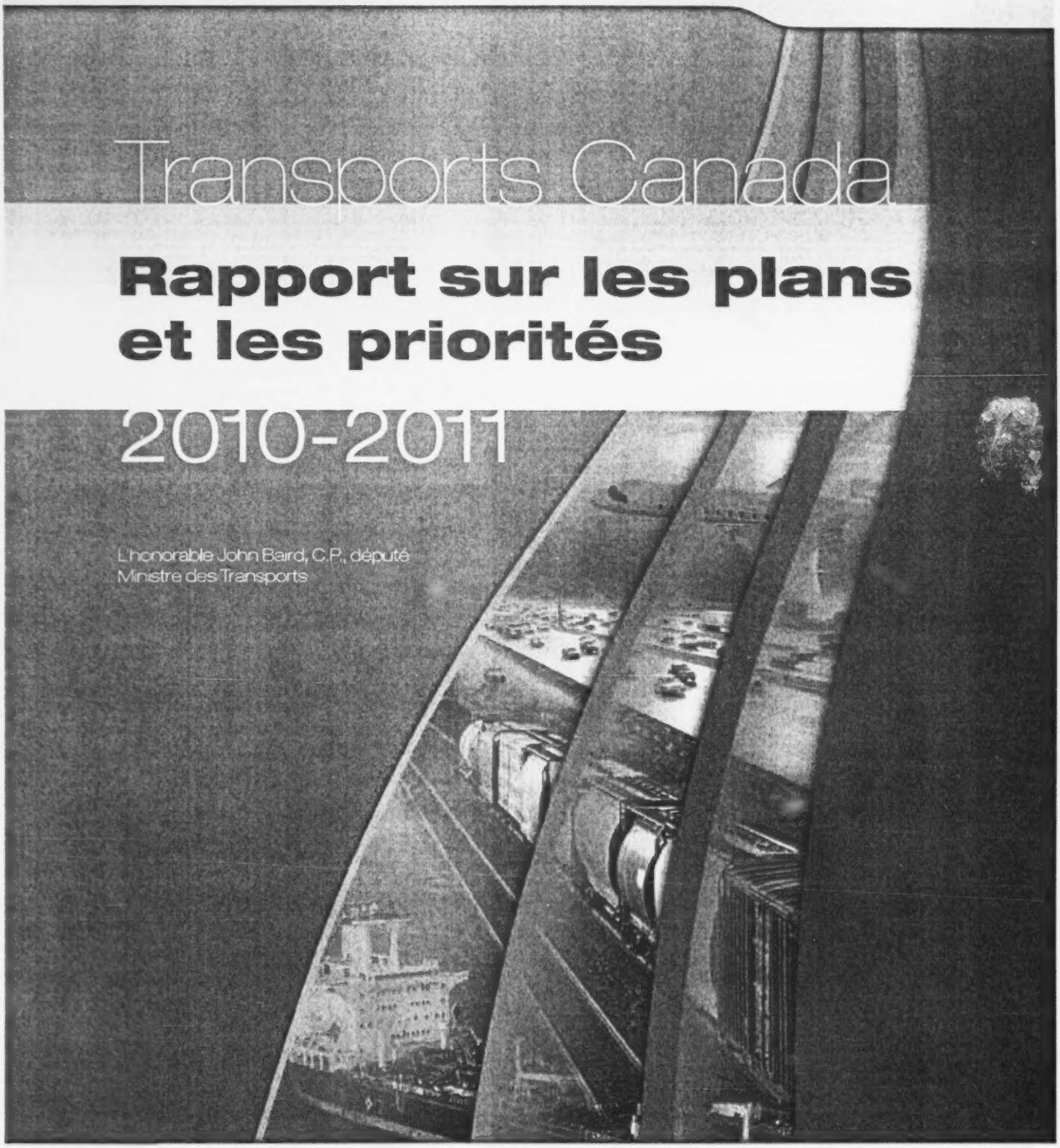
Transports Canada Transport Canada

Transports Canada

Rapport sur les plans et les priorités

2010-2011

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports



Canada

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE 1

PARTIE I – APERÇU DU MINISTÈRE 3

1.1 RENSEIGNEMENTS SOMMAIRES 3

1.1.1 Raison d'être et responsabilités 3

1.1.2 Résultats stratégiques 4

1.1.3 Architecture des activités de programme 5

1.2 SOMMAIRE DE LA PLANIFICATION 7

1.2.1 Ressources financières (en millions de dollars) 7

1.2.2 Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP) 7

1.2.3 Tableaux récapitulatifs selon les résultats stratégiques 8

1.3 APPORT DES PRIORITÉS AUX RÉSULTATS STRATÉGIQUES 12

1.4 ANALYSE DES RISQUES 18

1.5 PROFIL DES DÉPENSES 21

1.5.1 Évolution des dépenses ministérielles 22

1.5.2 Allocation des ressources par résultat stratégique 23

1.5.3 Plan d'action économique (PAE) du Canada 24

1.5.4 Crédits et postes législatifs 26

PARTIE II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE 27

2.1 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICIENT 27

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports 28

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors 30

2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport 31

2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports 33

2.2 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT 35

2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport 35

2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport 37

2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport 38

2.3 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE 40

2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne 41

2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime 43

2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire 45

2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière 47

2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses 49

2.4 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR 51

2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne 52

2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime 54

2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal 56

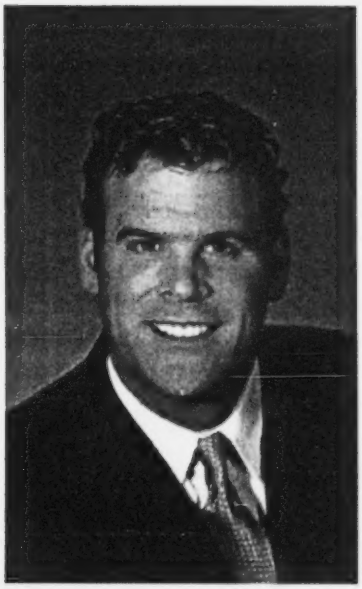
2.5 ACTIVITÉ DE PROGRAMME : SERVICES INTERNES 58

PARTIE III – INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE 59

3.1 INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE – LISTE DES TABLEAUX 59

3.2 Autres points intéressants 59

MESSAGE DU MINISTRE



Le gouvernement du Canada s'est engagé à veiller à ce que le réseau de transport canadien soit en tout temps sécuritaire, sûr et efficient pour tous les déplacements, le tourisme, les affaires et le commerce. En tant que ministre responsable des transports et de l'infrastructure du Canada, j'ai le plaisir de présenter le *Rapport sur les plans et les priorités* 2010-2011 de Transports Canada, qui expose les priorités du Ministère et souligne les principales activités pour les trois prochaines années.

Transports Canada contribue au programme global de reprise économique du gouvernement en mettant l'accent sur les services nationaux et essentiels tout en gérant efficacement l'argent des contribuables. Le Rapport donne à Transports Canada l'occasion d'expliquer comment nous gérons nos ressources, à savoir en engageant des dépenses selon les besoins les plus pressants, afin d'assurer une valeur et des résultats optimaux pour les Canadiens.

Le gouvernement a déjà pris des mesures dans plusieurs secteurs clés. Dans le cadre du Plan d'action économique (PAE) du Canada, annoncé dans le budget de 2009, le Ministère contribue à la reprise économique du Canada et renforce notre réseau de transport de renommée internationale. Nous investissons dans un réseau de transport et une infrastructure solides pour les Canadiens. Le PAE créera des emplois et donnera des résultats en rehaussant la sécurité et la sûreté du transport aérien et ferroviaire, en améliorant les ponts, les routes et les réseaux de transport en commun, en modernisant les laboratoires et en accélérant l'assainissement des sites fédéraux contaminés.

De plus, les travaux actuels de Transports Canada en matière de stratégies de portes d'entrée et la négociation de nouveaux accords de transport aérien feront valoir le Canada à titre de voie de transport intégrée, efficiente et fiable pour relier l'Amérique du Nord au reste du monde. En fait, le gouvernement actuel a, depuis 2006, signé ou mis à jour des accords de transport aérien avec 50 pays de partout dans le monde.

La sécurité et la sûreté des Canadiens étant prioritaires pour le gouvernement du Canada, le Ministère poursuit la mise en place de son système de gestion de la sécurité pour assurer la gestion des risques et l'amélioration de la culture de sécurité des transports au Canada.

Compte tenu de la place importante de la sûreté de l'aviation, Transports Canada continuera à déployer beaucoup d'efforts, en collaboration avec tous ses partenaires nationaux et internationaux, pour mettre en place des mesures qui contribueront à améliorer la sûreté et à protéger les voyageurs aériens pour des années à venir. Nous avons récemment annoncé un certain nombre de nouvelles mesures pour accroître la sûreté de l'aviation et nous continuerons à les adapter au besoin, à mesure que la situation évolue. Bien qu'aucun niveau de sûreté aérienne ne soit en mesure à lui seul de vaincre le terrorisme, cette approche améliorée à multiples niveaux assurera une défense solide.

De plus, le gouvernement du Canada continue de favoriser la protection et la durabilité de l'environnement. Le Ministère continuera à contribuer au Programme de l'air pur du gouvernement, qui comprend des mesures visant à améliorer concrètement notre environnement, notamment la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Le Ministère continuera également à veiller à ce que ses propres terrains, installations et activités respectent les lois environnementales et qu'un système de gestion environnementale soit en place.

Ce sont là nos priorités. Ce plan explique comment nous allons les respecter.

L'honorable John Baird, C.P., député
Ministre des Transports

PARTIE I – APERÇU DU MINISTÈRE

1.1 RENSEIGNEMENTS SOMMAIRES

1.1.1 Raison d'être et responsabilités

Transports Canada est responsable des politiques et des programmes en matière de transport du gouvernement du Canada. La *Loi sur les transports au Canada* fait en sorte que le Ministère est également responsable de veiller à la viabilité continue du réseau national de transport. Bien qu'il n'assume pas la responsabilité directe de tous les aspects ou modes de transport, le Ministère joue un rôle de leadership afin d'assurer que toutes les parties du réseau de transport fonctionnent conjointement de manière efficace.

NOTRE VISION

Un réseau de transport au Canada qui est reconnu mondialement comme étant sûr et sécuritaire, efficient et respectueux de l'environnement.

La vision du Ministère concernant un réseau de transport durable, à savoir un réseau qui intègre et concilie les objectifs sociaux, économiques et environnementaux et qui trouve un juste équilibre entre ces derniers, repose sur les principes suivants :

- Niveau de sécurité et de sûreté le plus élevé possible pour protéger la vie et les biens, grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement en fonction des besoins;
- Efficacité dans le transport des gens et des biens afin de favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- Respect du patrimoine environnemental pour les générations futures de Canadiens, grâce aux processus de planification et d'évaluation environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

Transports Canada fait partie intégrante du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Dans les limites de ce portefeuille, le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités dirige une structure organisationnelle complexe qui comprend Transports Canada, Infrastructure Canada, trois organismes qui fonctionnent de manière autonome, 16 sociétés d'État (p. ex. VIA Rail Canada inc., Marine Atlantique S.C.C.) et plus d'une quarantaine d'organisations à régie partagée (p. ex. le Port de Montréal, l'Aéroport international de Vancouver). Le ministre est responsable de l'administration de plus d'une soixantaine de lois. Ce portefeuille regroupe des organisations, des politiques et des programmes clés afin de fournir une orientation intégrée sur les questions ayant une incidence sur le réseau de transport et l'infrastructure publique du Canada, dont :

- Le besoin de politiques nationales énergiques pour améliorer l'économie, l'environnement, la sécurité et la sûreté du Canada;
- Le besoin de lois et de règlements intelligents pour protéger l'intérêt public;

- Le besoin de programmes ciblés et efficients qui appuient les objectifs et les résultats nationaux;
- Le besoin d'exercer un leadership à l'échelle nationale au moyen de vastes réseaux et de partenariats avec les gouvernements, les experts et les intervenants;
- Le besoin de connaissances, de recherche et de savoir-faire pour adopter des approches innovatrices.

1.1.2 Résultats stratégiques

Afin de s'acquitter de son mandat et d'atteindre ses objectifs, Transports Canada vise à obtenir les quatre résultats stratégiques suivants :

1. Un réseau de transport efficient

Pour favoriser un réseau de transport efficient, Transports Canada :

- établit des cadres de marché visant à régir le comportement économique du secteur des transports (p. ex. des règles pour l'arbitrage des différends entre les expéditeurs et les transporteurs ferroviaires);
- assume la direction des stratégies relatives aux portes d'entrée et corridors de commerce (p. ex. l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique);
- agit à titre d'administrateur des biens fédéraux liés au transport;
- travaille en partenariat avec les provinces, les territoires, les administrations municipales et certaines entités du secteur privé afin de mettre en œuvre des projets d'infrastructure de transport;
- stimule l'innovation (p. ex. en favorisant l'élaboration de systèmes de transport intelligents à la fine pointe de la technologie).

2. Un réseau de transport respectueux de l'environnement

Pour promouvoir un réseau de transport respectueux de l'environnement, Transports Canada :

- met en œuvre le programme de l'air pur du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et apporte un complément à d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement des générations futures;
- contribue à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution de l'eau causée par les transports;
- s'acquitte de ses responsabilités en tentant de rendre ses activités plus propres et plus saines pour l'environnement.

3. Un réseau de transport sécuritaire

Pour favoriser un réseau de transport sécuritaire, Transports Canada :

- élabore des règlements relativement à la sécurité des transports et supervise leur mise en œuvre (p. ex. la sécurité aux passages à niveau);
- gère des programmes visant à :
  - appuyer les investissements liés à la sécurité dans les petits aéroports;
  - protéger les voies navigables;
  - homologuer et à autoriser des dispositifs de sécurité destinés aux aéronefs, aux navires et aux véhicules routiers (p. ex. l'homologation des sièges d'auto pour enfants);
- fournit des services de transport aérien qui appuient les travaux de surveillance de la sécurité aérienne et qui viennent en aide aux clients fédéraux et municipaux (p. ex. l'entretien et l'exploitation des hélicoptères de la Garde côtière).

4. Un réseau de transport sûr

Pour promouvoir la sûreté dans le réseau de transport, Transports Canada :

- élabore des politiques et des programmes pour réagir aux risques émergents pour la sûreté et maintenir la compétitivité du Canada (p. ex. le financement de l'équipement de sûreté dans les ports);
- élabore des règlements sur la sûreté des transports et supervise leur mise en œuvre (p. ex. les normes sur le contrôle des passagers dans les aéroports);
- travaille avec ses partenaires internationaux et nationaux pour faire progresser un programme commun et efficace de sûreté des transports (par ex. les normes sur les plans de sûreté dans les ports et l'harmonisation des normes de sûreté relatives au transport aérien).

1.1.3 Architecture des activités de programme

L'illustration qui suit démontre l'architecture des activités de programme (AAP) de Transports Canada, un cadre qui met en évidence les activités et les sous-activités de programme du Ministère contribuant à atteindre les résultats stratégiques.

SECTEURS DE RÉSULTATS DU GOUVERNEMENT DU CANADA
Affaires économiques
• La sécurité du revenu et de l'emploi pour les Canadiens
• Une croissance économique forte
• Une économie axée sur l'innovation et le savoir
• Un environnement propre et sain
• Un marché équitable et sécurisé
Affaires sociales
• Des Canadiens en santé
• Un Canada sécuritaire et sécurisé
• Une société diversifiée qui favorise la dualité linguistique et l'inclusion sociale
• Une culture et un patrimoine canadiens dynamiques
Affaires internationales
• Un monde sécuritaire et sécurisé grâce à la coopération internationale
• La réduction de la pauvreté dans le monde grâce au développement durable
• Un partenariat nord-américain fort et mutuellement avantageux
• Un Canada prospère grâce au commerce international
Affaires gouvernementales
Soutien aux secteurs de dépenses économique, social et international
RÉSULTATS STRATÉGIQUES DE TRANSPORTS CANADA
Un réseau de transport efficient
Un réseau de transport respectueux de l'environnement
Un réseau de transport sécuritaire
Un réseau de transport sûr
ACTIVITÉS DE PROGRAMME
Cadres qui appuient le marché des transports
Portes d'entrée et corridors
Infrastructures de transport
Innovation dans le secteur des transports
Air pur – Transport
Eau propre – Transport
Gérance de l'environnement – Transport
Sécurité aérienne
Sécurité maritime
Sécurité ferroviaire
Sécurité routière
Transport des marchandises dangereuses
Sûreté aérienne
Sûreté maritime
Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal
SERVICES INTERNES

1.2 SOMMAIRE DE LA PLANIFICATION

1.2.1 Ressources financières (en millions de dollars)

Le tableau de ressources financières qui suit donne un résumé des dépenses totales prévues de Transports Canada pour les trois prochains exercices. Pour de plus amples renseignements au sujet des dépenses prévues, dont les ajustements, consultez le site Web de Transports Canada sur les dépenses prévues.

2010-11	2011-12	2012-13
1 883	1 770	1 353

1.2.2 Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

Le tableau de ressources humaines qui suit donne un résumé des dépenses totales prévues de Transports Canada pour les trois prochains exercices. Pour de plus amples renseignements, consultez le Plan intégré des ressources humaines du Ministère, qui se trouve sur la page Web de Gestion et rapports ministériels de Transports Canada.

2010-11	2011-12	2012-13
5 360	5 256	5 162

1.2.3 Tableaux récapitulatifs selon les résultats stratégiques

Résultat stratégique 1 : Un réseau de transport efficient					
Indicateurs de rendement :		Objectifs :			
Niveau de productivité du secteur des transports		Accroître le niveau de productivité de 2,5 p. 100 à 5 p. 100 par rapport aux données de référence de 2009 (Indice de productivité >113 en 2014)			
Niveau des coûts dans le secteur des transports		Maintenir l'augmentation des coûts unitaires à un maximum de 11 p. 100 sur un horizon de cinq ans par rapport aux données de référence de 2009 (Indice des coûts < 111 en 2014)			
Activité de programme[1]	Prévision des dépenses (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	
Cadres qui appuient le marché des transports	11	9	9	9	Un marché équitable et sécurisé
Portes d'entrée et corridors	211	812	867	479	Une croissance économique forte
Infrastructures de transport	67	310	259	232	Une croissance économique forte
Innovation dans le secteur des transports	9	14	7	7	Une économie fondée sur l'innovation et le savoir
Total*	297	1 146	1 142	728	

* En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

[1]Pour les descriptions des activités de programme, se reporter au Budget principal des dépenses en ligne au lien suivant :

Résultat stratégique 2 : Un réseau de transport respectueux de l'environnement					
Indicateurs de rendement :		Objectifs :			
Niveau des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports mesuré en tonnes d'équivalent de CO_2		Niveaux des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports conformes aux objectifs du gouvernement			
Niveau de conformité avec les lois, les règlements et les directives applicables		Conformité à 100 p. 100 avec les lois, les règlements et les directives applicables			
Activité de programme[1]	Prévision des dépenses (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	
Air pur – Transport	26	23	5	3	Un environnement propre et sain
Eau propre – Transport	9	6	6	2	Un environnement propre et sain
Gérance de l'environnement – Transport	40	70	7	6	Un environnement propre et sain
Total*	75	99	18	11	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

[1]Pour les descriptions des activités de programme, se reporter au Budget principal des dépenses en ligne au lien suivant : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.

Résultat stratégique 3 : Un réseau de transport sécuritaire					
Indicateurs de rendement :		Objectifs :			
Nombre et taux d'accidents ou de décès par mode de transport		Maintenir ou améliorer les taux d'accidents et de décès par mode de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport			
Degré de confiance du public concernant la sécurité du réseau de transport		Maintenir ou améliorer la confiance du public concernant la sécurité des transports, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport			
Activité de programme[1]	Prévision des dépenses (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	
Sécurité aérienne	235	240	242	246	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sécurité maritime	84	74	70	67	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sécurité ferroviaire	35	36	39	38	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sécurité routière	34	40	22	24	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Transport des marchandises dangereuses	15	14	14	14	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Total*	403	405	387	389	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

[1]Pour les descriptions des activités de programme, se reporter au Budget principal des dépenses en ligne au lien suivant : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.

Résultat stratégique 4 : Un réseau de transport sûr					
Indicateurs de rendement :		Objectifs :			
Le nombre d'ajustements apportés au Cadre réglementaire canadien pour qu'il soit accepté à l'échelle internationale		Atteindre l'acceptation internationale après un maximum de deux ajustements au Cadre réglementaire canadien			
Degré de confiance du public concernant la sûreté du réseau de transport		Maintenir ou améliorer la confiance concernant la sûreté du réseau de transport, selon les objectifs stratégiques de chaque mode de transport			
Activité de programme[1]	Prévision des dépenses (en millions de dollars)	Dépenses prévues (en millions de dollars)			Concordance avec les résultats du gouvernement du Canada
	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	
Sûreté aérienne	73	29	27	26	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sûreté maritime	34	21	21	17	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal	12	7	6	6	Un Canada sécuritaire et sécurisé
Total*	119	57	54	49	

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

[1]Pour les descriptions des activités de programme, se reporter au Budget principal des dépenses en ligne au lien suivant : http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp.

1.3 APPORT DES PRIORITÉS AUX RÉSULTATS STRATÉGIQUES

Transports Canada a désigné neuf priorités opérationnelles et priorités de gestion pour 2010-2011. Chacune de ces priorités est liée à un ou à plusieurs des résultats stratégiques de Transports Canada, lesquels décrivent collectivement les principales activités du Ministère. Les priorités décrites dans la présente section exigent une attention centralisée de la part de la haute direction. Des précisions sur ces priorités ministérielles sont données dans le tableau qui suit. Les priorités établies pour la première fois sont appelées « nouvelles »; celles engagées au cours du premier ou deuxième exercice avant la publication du présent rapport sont appelées « priorités déjà établies », tandis que les anciens engagements sont considérés comme étant « en cours ».

PRIORITÉS OPÉRATIONNELLES	
Améliorer l'efficacité de la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).	**Type : En cours** **Liens au résultat stratégique : Résultat stratégique 3** **Pourquoi s'agit-il d'une priorité?** La mise en place des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) exige que les organisations de transport assument la responsabilité de la sécurité et qu'elles l'intègrent dans leurs activités quotidiennes. Les SGS exigent que les organisations mettent en place des cadres, des procédures et des processus officiels leur permettant de cerner et de corriger toute question éventuelle en matière de sécurité avant qu'elle ne devienne un problème. Le rôle de surveillance qu'assume Transports Canada est renforcé en combinant son programme d'inspection traditionnel et sa capacité ajoutée d'évaluer les SGS que les compagnies ont en place. Transports Canada est convaincu que la mise en place de SGS constitue la meilleure façon d'améliorer la sécurité des transports au Canada. En 2010-2011, le Ministère prévoit travailler en étroite collaboration avec le personnel, l'industrie, les syndicats et les autres intervenants clés pour améliorer la suveillance et l'efficacité de la mise en place des SGS par les organismes des secteurs aérien, ferroviaire et maritime. Une participation et un engagement accrus sont essentiels à l'efficacité de la mise en place des SGS. Les SGS constituent la manière d'aller de l'avant afin d'améliorer la culture de la sécurité du transport au Canada. Une participation et un engagement accrus des employés sont essentiels à la mise en œuvre efficace des SGS au moment où les inspecteurs travaillent avec l'industrie et surveillent celle-ci pour ce qui est de l'intégration de la sécurité dans les activités quotidiennes. **Plans en vue de donner suite à la priorité** – Clarifier les rôles et les responsabilités de Transports dans l'exécution de ses tâches de surveillance, et celles de l'industrie dans la mise en œuvre des SGS; – Améliorer et offrir une formation efficace sur les SGS aux inspecteurs; – Réduire les lacunes et les faiblesses relatives à la mise en œuvre des SGS au moyen de l'amélioration continue; – S'assurer que les bons cadres législatifs et réglementaires sont établis.

PRIORITÉS OPÉRATIONNELLES

Renforcer la sûreté aérienne pour les passagers, les employés et le fret aérien.	**Type: Priorité déjà établie** **Liens au résultat stratégique : Résultat stratégique 4**

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Il existe toujours une menace réelle et importante pour la sûreté aérienne, comme le confirme l'attentat à la bombe perpétré par un terroriste à bord d'un vol entre Amsterdam et Detroit le 25 décembre 2009 pendant qu'il était dans l'espace aérien canadien. Cet événement renforce l'engagement de Transports Canada à protéger le public voyageur, l'industrie aérienne, les travailleurs et l'infrastructure de cette industrie. Cette priorité est reflétée dans le résultat stratégique 4 : un réseau de transport sûr.

Plans en vue de donner suite à la priorité

- Poursuivre le travail avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) sur le déploiement et l'intégration de 44 nouveaux scanners corporels à titre de mesure de contrôle secondaire aux grands aéroports;
- Continuer les efforts à long terme en vue de renforcer la sûreté aérienne en améliorant le contrôle des non-passagers et des baggages des passagers, le contrôle de l'accès dans les aéroports et la sûreté du fret aérien;
- Travailler avec l'ACSTA afin d'envisager un nouveau programme d'observation du comportement des passagers aux grands aéroports afin de détecter au moyen de l'observation des comportements les passagers qui auraient des intentions malveillantes;
- Continuer à améliorer et à rationaliser notre approche réglementaire, notamment grâce à l'élaboration de plans de sûreté aérienne pour les aéroports et tous les secteurs de l'industrie aéronautique et de celle du fret aérien;
- Travailler en étroite collaboration avec les États-Unis et d'autres partenaires importants à l'échelle internationale pour favoriser la reconnaissance mutuelle des cadres de sûreté, améliorer la sûreté et réduire les dédoublements des activités et les retards occasionnés aux passagers et au fret;
- Renforcer la collaboration avec d'autres organismes du gouvernement du Canada responsables de la sûreté, notamment la GRC, le CSRS et Sécurité publique;
- Travailler en étroite collaboraiton avec nos partenaires des secteurs de la sûreté et des renseignements afin d'améliorer le partage de l'information et des renseignements dans la gestion des habilitations de sécurité en matière de transport.

PRIORITÉS OPÉRATIONNELLES

	Type : Nouvelle
Parachever l'exécution du Plan d'action économique afin d'accélérer la reprise économique.	**Liens au résultat stratégique : Tous les résultats stratégiques**

Pourquoi s'agit-il d'une priorité?

Le Plan d'action économique (PAE) a été lancé dans le cadre du budget de 2009 pour faire face à la récession économique mondiale qui a une incidence sur le Canada. Transports Canada a un rôle important à jouer dans cette initiative en utilisant des fonds provenant du PAE pour renforcer le réseau de transport du Canada, tout en créant des emplois pour les Canadiens.

Plans en vue de donner suite à la priorité

- Transports Canada continuera la mise en œuvre des initiatives suivantes pour lesquelles des fonds ont été alloués dans le budget de 2009 et qui devraient être terminées au cours de l'exercice 2010-2011 :
  - le pont Blue Water;
  - le pont Peace;
  - l'assainissement des sites contaminés fédéraux;
  - la modernisation des laboratoires fédéraux;
  - les services ferroviaires voyageurs en région éloignée;
  - les initiatives liées à la sécurité ferroviaire.
- Transports Canada fera rapport de ses progrès, dans le *Rapport ministériel sur le rendement* 2009-2010, pour les initiatives suivantes, qui ont reçu un financement pour l'exercice 2009-2010 :
  - le Programme de sûreté du fret aérien;
  - les plans de sûreté aéroportuaire;
  - la promotion de l'exploitation de l'énergie dans le Nord canadien.
- Transports Canada continuera de s'assurer que la diligence raisonnable est appliquée lors du versement des fonds provenant du PAE, y compris les mesures comme les stratégies de gestion des risques, une bonne supervision de la gestion et l'adoption de pratiques exemplaires.

- **Finalement, Transports Canada continuera de participer à la mise en œuvre des autres initiatives du PAE dans son portefeuille pour lesquelles un financement a été fourni directement aux entités du portefeuille, y compris :**
  - les services ferroviaires voyageurs interurbains (VIA Rail);
  - la sûreté aérienne (Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA));
  - le pont Champlain (la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée).

PRIORITÉS OPÉRATIONNELLES

Faire progresser la mise en œuvre des trois stratégies visant les portes d'entrée, notamment le nouveau passage de Windsor-Detroit, afin de favoriser la croissance économique et la compétitivité.	**Type : En cours** **Liens au résultat stratégique : Résultat stratégique 1** **Pourquoi s'agit-il d'une priorité?** Les stratégies visant les portes positionneront le Canada à titre de route de transport intégrée, efficiente et fiable reliant l'Amérique du Nord au monde. Ces stratégies tirent profit de structures d'échanges commerciaux, de la géographie, de l'infrastructure et des partenariats visant à résoudre les problèmes de congestion, les pratiques non efficaces et d'autres obstacles au transport efficace des marchandises et des gens. Cette priorité appuie le résultat stratégique du Ministère : un réseau de transport efficient. **Plans en vue de donner suite à la priorité** – Continuer à mettre en œuvre l'Initiative de la Porte et du Corridor canadiens de l'Asie-Pacifique, notamment les projets d'infrastructure multimodaux engagés à l'Ouest du Canada. – Terminer, annoncer et mettre en œuvre la stratégie à l'égard de la Porte continentale et du corridor de commerce Ontario-Québec et la stratégie visant la Porte de l'Atlantique afin d'améliorer les liens et l'efficacité du commerce entre les centres industriels de l'Amérique du Nord et les marchés en Europe et en Asie. – Grâce à la stratégie sur les portes à valeur ajoutée, tenter de trouver des occasions pour ajouter de la valeur aux biens et aux services dans le contexte des portes et des corridors de transport et harmoniser les politiques pour augmenter la création de richesses et d'emplois et contribuer à la croissance économique soutenue à long terme. – Faire progresser les travaux sur le passage de Windsor-Détroit. Plus particulièrement, passer à l'étape de mise en œuvre en complétant l'acquisition de la propriété, en commençant la conception préliminaire du nouveau pont et de l'esplanade, et poursuivre les discussions avec nos partenaires américains sur la gouvernance et les achats pour le nouveau passage.

PRIORITÉS OPÉRATIONNELLES	
Continuer d'appuyer le Programme de l'air pur du gouvernement.	**Type : Priorité déjà établie** **Liens au résultat stratégique : Résultat stratégique 2** **Pourquoi s'agit-il d'une priorité?** Le Programme de l'air pur est une initiative de quatre ans (2007-2011) dans le cadre de laquelle le gouvernement du Canada s'est engagé à prendre des mesures afin d'apporter des améliorations tangibles pour l'environnement du Canada, notamment en ce qui concerne la réduction des émissions de polluants atmosphériques et des gaz à effet de serre (GES). Le Programme est constitué d'un Programme de réglementation de la qualité de l'air et d'une série de mesures non réglementaires. **Plans en vue de donner suite à la priorité** – S'efforcer de mettre en œuvre un règlement relatif aux émissions pour le secteur ferroviaire en 2011; – En partenariat avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, appuyer l'élaboration de normes et de pratiques recommandées à l'échelle internationale concernant les émissions de GES et de polluants atmosphériques causées par l'aviation; – En partenariat avec l'Organisation maritime internationale, appuyer l'élaboration de normes et de pratiques recommandées à l'échelle internationale concernant les émissions de GES et de polluants atmosphériques causées par le transport maritime; – Élaborer ou mettre en œuvre de nouvelles règles dans le cadre réglementaire intérieur du Canada afin d'appliquer les normes appropriées et les pratiques recommandées au sujet des émissions de GES et de polluants atmosphériques adoptées par l'Organisation maritime internationale; – Achever la mise en œuvre des programmes dans le cadre de la Stratégie écoTRANSPORTS; – Élaborer un règlement renforcé relatif aux émissions pour les bâtiments qui naviguent dans les eaux canadiennes.

PRIORITÉS OPÉRATIONNELLES	
Élaborer une approche ministérielle pour l'amélioration continue de la conception, de la gestion et de la réalisation des programmes de subventions et de contributions.	**Type : Nouvelle** **Liens au résultat stratégique : Tous les résultats stratégiques** **Pourquoi s'agit-il d'une priorité?** Le gouvernement du Canada s'efforce d'accroître la responsabilisation, d'évaluer les risques et de réduire les formalités administratives dans la gestion des subventions et des contributions. Transports Canada mettra au point une approche ministérielle afin de renforcer la responsabilisation, de réduire les formalités administratives pour nos intervenants et, au bout du compte, d'obtenir de meilleurs résultats pour les Canadiens. **Plans en vue de donner suite à la priorité** Élaborer et mettre en œuvre un plan ministériel pour : – Établir des cadres ministériels pour la gestion des risques et la mesure du rendement; – Concevoir et mettre en place des outils normalisés et des approches communes; – Établir un cadre ministériel pour l'engagement des intervenants et les normes de service; – Déterminer les compétences de base pour la réalisation des programmes de subventions et de contributions et élaborer des programmes de formation à l'intention des gestionnaires de programme; – Fournir une structure de gouvernance pour la surveillance et un leadership continu dans la prestation des programmes.
Faire en sorte que Transports Canada soit en mesure de contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada visant l'amélioration du système réglementaire fédéral pour les projets majeurs.	**Type : Nouvelle** **Liens au résultat stratégique : Résultat stratégique 2** **Pourquoi s'agit-il d'une priorité?** L'amélioration du système réglementaire fédéral pour les projets majeurs constitue une priorité à l'échelle du gouvernement et vise à mettre sur pied un système intégré prévisible et opportun qui réduit le fardeau réglementaire et assure une meilleure protection environnementale ainsi que des consultations fructueuses. **Plans en vue de donner suite à la priorité** – Contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada visant à améliorer le système réglementaire fédéral pour les projets majeurs. Ceci comprendra des mesures en vue d'améliorer les processus de réglementation, de consultation et d'examen de Transports Canada pour ce qui est des projets qui ont une incidence sur les transports.

PRIORITÉS DE GESTION	
Renforcer les liens entre les personnes, les ressources et la gouvernance du portefeuille afin de respecter les priorités et le mandat et de simplifier les processus administratifs.	**Type : Priorité déjà établie** **Liens au résultat stratégique : Tous les résultats stratégiques** **Pourquoi s'agit-il d'une priorité?** Une bonne gouvernance, des processus simplifiés réduisant le fardeau administratif ainsi que la gestion axée sur l'excellence sont essentiels en vue d'obtenir des résultats pour les Canadiens. **Plans en vue de donner suite à la priorité** – Entreprendre la mise en œuvre d'une nouvelle structure de comité exécutif harmonisé avec l'architecture des activités de programme – Accroître l'efficience et l'efficacité des processus d'approbation et de prise de décision au moyen de la simplification de « l'ensemble de règles » du Ministère. – Renforcer la coordination au sein du portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.
Continuer de soutenir la priorité relative au renouvellement de la fonction publique en mettant l'accent sur la gestion des talents et l'engagement des employés.	**Type : Priorité déjà établie** **Liens au résultat stratégique : Activité de programme 5.1** **Pourquoi s'agit-il d'une priorité?** Transports Canada, comme le reste de la fonction publique fédérale, doit faire face à une pression considérable exercée par les ressources humaines résultant de l'augmentation de la charge de travail, de la nature changeante du travail et des réalités démographiques, à la fois internes et externes. Comme indiqué dans le Profil de risque ministériel ainsi que dans le Plan intégré des ressources humaines, il s'agit de facteurs contribuant au manque de capital humain (connaissances et compétences), qui obligent le Ministère à prendre des mesures afin de renouveler son travail, son effectif et son milieu de travail. **Plans en vue de donner suite à la priorité** – Continuer de soutenir la priorité relative au renouvellement de la fonction publique au moyen d'une planification ciblée, du recrutement et du perfectionnement des employés de même de processus et d'outils plus efficients, en mettant particulièrement l'accent sur la gestion des talents et l'engagement des employés.

1.4 ANALYSE DES RISQUES

Le réseau de transport du Canada est vaste et compte 38 000 km de routes principales dans le réseau routier national, 17,6 millions de véhicules routiers, 30 000 aéronefs, plus de 46 000 navires et 50 000 km de voies ferroviaires. Aux risques liés à l'immensité du réseau de transport s'ajoutent ceux découlant de sa structure complexe, qui comprend les ordres multiples du gouvernement interagissant avec les intervenants du secteur privé et

les consommateurs. Ces complexités, ainsi que les changements au rôle du Ministère qui est celui d'une organisation davantage axée sur les politiques et le partenariat, obligent Transports Canada à bien gérer le risque dans la poursuite de ses résultats stratégiques.

Beaucoup d'initiatives de Transports Canada sont axées sur une contribution accrue du secteur des transports à l'économie canadienne. Par exemple, à l'aide du Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques le Ministère vise à appuyer le programme commercial international du Canada et plus particulièrement la chaîne d'approvisionnement internationale en créant un réseau de transport national plus efficient et mieux intégré. Le secteur des transports souffre pendant un ralentissement économique en raison des répercussions sur le transport des passagers et du fret. Dans le cas de la récession actuelle, les répercussions sur le secteur de la fabrication et sur la demande de marchandises clés ont eu une incidence sur le secteur des transports.

Il peut être difficile de traiter des questions de changement climatique et d'environnement dans le secteur des transports. Environ 27 p. 100 de toutes les émissions de gaz à effet de serre (GES) au Canada sont attribuables au secteur des transports (2006). La dissociation de la croissance de l'économie et du PIB des émissions de GES représente l'un des principaux défis auxquels font face le Canada et d'autres pays. Même si des carburants de remplacement sont en train d'être mis au point, le secteur des transports demeure très dépendant des combustibles fossiles à intensité carbonique. L'intégration des chaînes d'approvisionnement mondiales et du réseau de transport en Amérique du Nord est également largement influencée par les politiques et les décisions internationales.

Le Ministère évolue maintenant vers une organisation plus axée sur les politiques et le partenariat. Cette transformation signifie que Transports Canada passe à une approche où l'industrie gère les risques et les menaces de manière systématique tout en tenant compte des différences dans l'ampleur, la portée et la complexité des activités. Par exemple, Transports Canada travaille avec l'industrie et les intervenants afin de renforcer la sécurité et la sûreté dans le secteur des transports en leur demandant d'intégrer la gestion des risques et des menaces dans le cadre de leurs activités quotidiennes. Ce changement culturel majeur exigera de grands efforts, une surveillance ainsi que du temps pour l'apporter.

Le degré et le rythme de changement au sein de Transports Canada et de l'industrie comportent des risques que les processus actuels ne permettront pas au Ministère de continuer à bien s'acquitter de ses responsabilités. Par exemple, la création de nouveaux secteurs de programme, comme Sûreté maritime, Sûreté du transport terrestre et intermodal, et de programmes d'Infrastructure, en plus des nouvelles exigences et pressions telles que les régimes de réglementation changeants, entraînent des défis pour le Ministère qui doit continuellement ajuster ses processus. La gestion des risques que ces changements entraînent nécessite que le Ministère élabore et mette en œuvre un cadre de contrôle de gestion évolué. Ce cadre doit comprendre une série de processus opérationnels nouveaux et actuels ainsi que des systèmes de contrôle interne.

Les investissements dans ces modifications au processus exigeront également des consultations avec les intervenants du Ministère et de l'organisme central pour assurer leur succès. Le fait que les activités du Ministère sont dispersées partout au Canada complique l'élaboration et l'établissement de processus uniformes.

Le Ministère gère des risques quotidiennement en les justifiant au regard du profil de risque ministériel et en établissant une gouvernance efficace pour la prise de décision. Le profil de risque ministériel de Transports Canada est surveillé constamment et il sera révisé au cours de la période de planification.

Le Ministère a mis en œuvre et a surveillé les stratégies de risque indiquées dans le profil de risque ministériel. Il s'est également servi du profil en vue de gérer les risques découlant de nouvelles initiatives. Par exemple, l'organisation a élaboré cette année un profil de risque pour le Plan d'action économique (PAE) approuvé par le sous-ministre. L'approche du profil de risque ministériel a donné quatorze risques ministériels du PAE couvrant les quatre résultats stratégiques du Ministère. Un nouveau groupe de travail au niveau du programme communique des renseignements, surveille le progrès et atténue les risques au niveau du programme à mesure qu'ils surviennent. De plus, la vérification interne évalue la « préparation au PAE » des principaux contrôles et a mis en œuvre les activités propres au PAE du Plan de vérification axé sur les risques.

Le profil de risque ministériel sert également à :

- déterminer les engagements des cadres supérieurs régionaux en ce qui a trait aux ententes de rendement;
- déterminer les activités prioritaires régionales au cours des processus de planification annuels ;
- influencer les décisions stratégiques;
- remplir les documents de planification, comme les plans de ressources humaines et la gestion des ressources financières aux niveaux opérationels et ministériels.

La réussite d'une stratégie sur la gestion du risque ministériel dépend de l'établissement d'une structure de prise de décision efficace au niveau supérieur. Transports Canada a récemment mis en œuvre une structure de gouvernance composée de comités de prise de décision harmonisés avec les résultats stratégiques du Ministère. Cette structure permet aux décideurs au niveau supérieur de tenir plus facilement compte du risque ministériel sur le plan du résultat stratégique.

Un autre volet de la gouvernance du risque du Ministère est le rôle du dirigeant principal de la vérification. Un des rôles clés de ce poste qui a été créé en mars 2009 est de donner l'assurance sur une base annuelle au sous-ministre et au comité ministériel de vérification (CMV) quant à l'efficacité et à la pertinence de la gestion du risque ministériel, du contrôle et des processus de gouvernance.

Transports Canada élaborera un cadre de gestion intégrée du risque au cours de la période

de planification en vue de lier la gestion du risque ministériel et opérationnel à la nouvelle structure de gouvernance du Ministère. Une fois terminé, le cadre comprendra les trois éléments suivants accompagnés du profil de risque ministériel :

- une fonction de gestion intégrée du risque, notamment la gestion du risque à l'aide de la structure de gouvernance du Ministère;
- un processus commun de gestion du risque appliqué uniformément à tous les niveaux de l'organisation;
- une culture d'apprentissage continu en matière de gestion du risque, où les expériences et les pratiques exemplaires sont transmises.

Le cadre de gestion intégrée du risque ajoutera de la valeur et améliorera la prise de décision et la planification d'activités dans l'ensemble du Ministère. Son objectif est de favoriser une culture organisationnelle axée sur le risque qui appuie une prise de décision fondée sur la connaissance du risque, axée sur les résultats et permettant l'innovation. Les avantages comprennent :

- l'amélioration de la planification d'activités et de l'établissement de priorités;
- le renforcement de l'affectation et de la réaffectation de ressources;
- l'appui d'une prise de décision éclairée.

1.5 PROFIL DES DÉPENSES

Pour l'exercice 2010-2011, Transports Canada prévoit dépenser 1 883 millions de dollars afin d'atteindre les résultats attendus dans le cadre de ses activités de programme et de contribuer à la réalisation de ses résultats stratégiques. Cela représente une augmentation nette de 774 millions de dollars par rapport au niveau de dépenses prévues de 1 109 millions de dollars de l'exercice 2009-2010.

La différence est liée essentiellement à une augmentation prévue des dépenses de 601 millions de dollars pour l'activité de programme Portes d'entrée et corridors, et plus particulièrement pour le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le grand projet de l'État lié au franchissement de la rivière Detroit. De plus, un changement de méthode comptable en matière de paiements de loyer des administrations aéroportuaires entraîne une augmentation de 236 millions de dollars[1] des niveaux de dépenses prévues nettes de Transports Canada pour 2010-2011. Toutefois, le changement n'a pas d'incidence sur le montant brut total disponible que le Ministère peut dépenser. Les augmentations de dépenses prévues décrites ci-dessus sont compensées en partie par une diminution des dépenses dans divers autres programmes, ce qui donne une augmentation nette des dépenses.

Au cours des années à venir, les dépenses générales prévues de Transports Canada

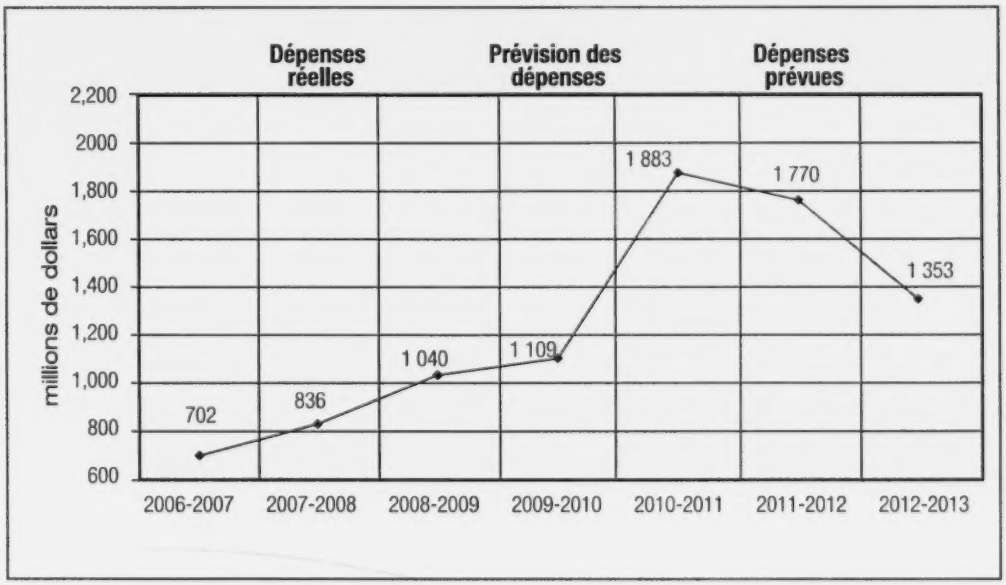
[1] L'augmentation de 236 millions de dollars des dépenses prévues nettes résulte d'un changement de la méthode comptable utilisée par Transports Canada concernant les paiements de loyer des administrations aéroportuaires. À partir de l'exercice 2010-2011, les paiements de loyer des administrations aéroportuaires seront versés directement au Trésor, plutôt que d'être portés aux recettes à valoir sur le crédit. Comme compensation à ce changement, Transports Canada bénéficiera d'une augmentation permanente de son niveau de référence; ce changement n'aura aucune incidence sur les dépenses prévues brutes.

devraient diminuer pour passer de 1 833 millions de dollars en 2010-2011 à un peu plus de 1 770 millions de dollars en 2011-2012, puis à 1 353 millions de dollars en 2012-2013. Ces réductions de dépenses, spécialement celles de 2012-2013, sont attribuables au fait que deux grandes initiatives sont presque terminées, soit le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

1.5.1 Évolution des dépenses ministérielles

La figure 1 montre l'évolution des dépenses de Transports Canada (dépenses réelles, prévisions des dépenses et dépenses prévues) de 2006-2007 à 2012-2013. Elle présente une augmentation graduelle des dépenses, qui sont passées de 702 millions de dollars en 2006-2007 à 1 040 millions de dollars en 2008-2009, puis à une prévision de 1 109 millions de dollars pour les dépenses de 2009-2010. L'augmentation des dépenses au cours de cette période est attribuable à certaines des principales initiatives du Ministère notamment le Programme de remise écoAUTO, l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique et le Programme de contribution pour la sûreté du transport ferroviaire voyageurs et du transport urbain. Transport Canada prévoit que les dépenses vont atteindre un sommet de 1 883 millions de dollars en 2010-2011 pour diminuer au cours des deux exercices financiers suivants à 1 770 millions de dollars en 2011-2012 et à 1 353 millions de dollars en 2012-2013.

Figure 1 : Évolution des dépenses de Transports Canada



1.5.2 Allocation des ressources par résultat stratégique

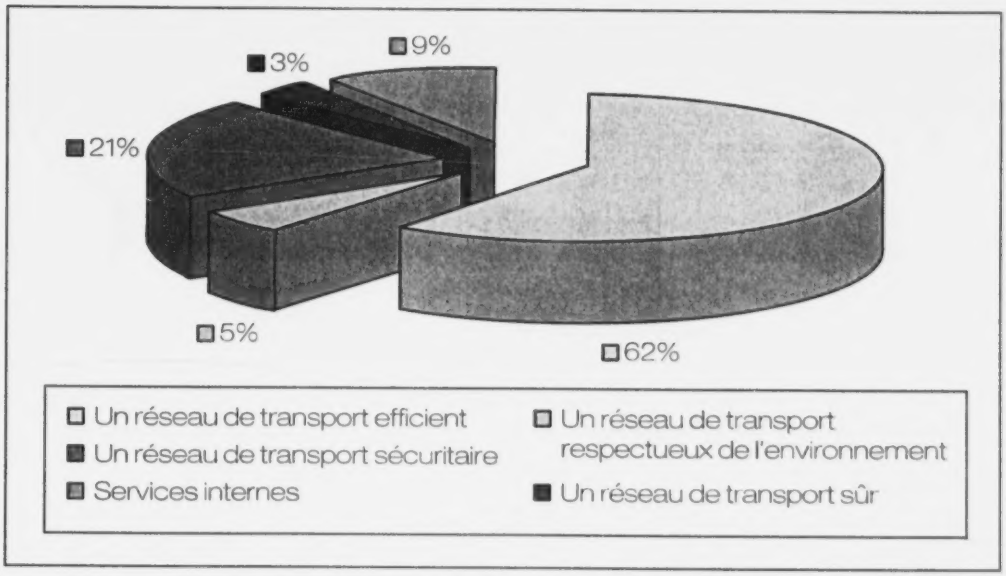
Le tableau qui suit montre l'allocation des ressources financières pour les quatre résultats stratégiques de Transports Canada, ainsi que pour l'activité de programme Services internes. Pour de plus amples renseignements sur les dépenses de Transports Canada, y compris les ajustements faits à la suite du Budget principal des dépenses et les recettes non disponibles, consulter le site Web de Transports Canada.

Résultats stratégiques (et Services internes)	Prévision des dépenses	Dépenses prévues		
	(en millions de dollars)			
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013
Un réseau de transport efficient	297	1 146	1 142	728
Un réseau de transport respectueux de l'environnement	75	99	18	11
un réseau de transport sécuritaire	403	405	387	389
Un réseau de transport sûr	119	57	54	49
Services internes	214	177	169	176
Total*	**1 109**	**1 883**	**1 770**	**1 353**

*En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Les montants sont présentés après déduction des recettes disponibles.

Tel qu'il est indiqué à la figure 2, les dépenses prévues de Transports Canada pour 2010-2011 sont consacrées principalement au résultat stratégique du réseau de transport efficient. Comme il est décrit au point 1.5, cela est attribuable en grande partie aux dépenses pour l'activité de programme Portes d'entrée et corridors.

Figure 2 : Allocation des ressources 2010-2011 par résultat stratégique



Nota : Services internes est une activité de programme.

1.5.3 Plan d'action économique (PAE) du Canada

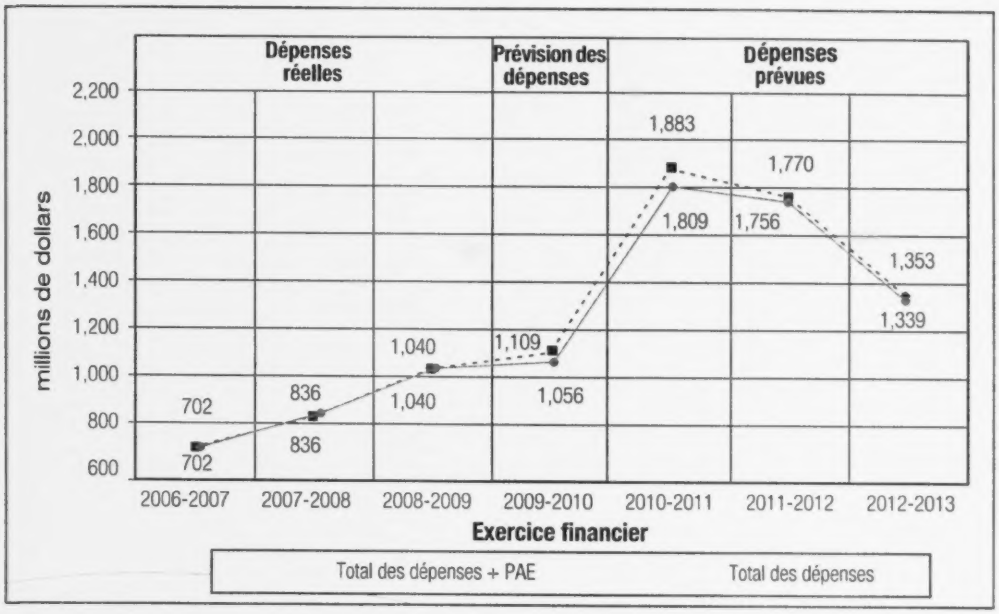
Comme le montrent les figures 3 et 4, Transports Canada est autorisé à dépenser 53,2 millions de dollars en 2009-2010 et 73,9 millions de dollars en 2010-2011 pour donner suite aux initiatives annoncées dans le PAE du Canada. Sur une période de cinq ans débutant en 2009-2010, le Ministère est autorisé à dépenser au total 170 millions de dollars pour ces initiatives. À noter que les dépenses pour plusieurs des initiatives ont été approuvées pour l'exercice 2009-2010 seulement. Un compte rendu plus détaillé des dépenses prévues pour les initiatives du PAE du Canada est présenté à la section 2.

Figure 3 : Dépenses consacrées aux initiatives du Plan d'action économique du Canada

Initiatives	Dépenses autorisées (en millions de dollars)					
	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	Total
Ponts Blue Water et Peace	3,3	11,2				14,5
Services ferroviaires voyageurs dans les régions éloignées	4,5	3,4				7,9
Accélération du Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux	13,0	35,5				48,5
Initiatives sur la sécurité ferroviaire.	11,3	14,1	14,4	14,3	14,3	68,4
Modernisation des laboratoires fédéraux	4,5	9,7				14,2
Plans de sûreté	2,7					2,7
Programme de sûreté du fret aérien	11,0					11,0
Promotion de l'exploitation de l'énergie dans le Nord canadien	2,9					2,9
Total*	**53,2**	**73,9**	**14,4**	**14,3**	**14,3**	**170,0**

* En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact. Tout comme dans le cas de l'ensemble des données financières présentées dans le RPP, les montants ci-dessus excluent le financement qui n'est pas destiné au Ministère (p. ex. installations).

Figure 4: Évolution des dépenses de Transports Canada – PAE*



* La différence entre le Total des dépenses + PAE et le Total des dépenses à la figure 4 correspond au montant des dépenses autorisées à l'égard des initiatives du PAE du Canada présentées à la figure 3.

1.5.4 Crédits et postes législatifs

Le tableau qui suit illustre comment le Parlement a approuvé les ressources de Transports Canada.

Crédit ou poste législatif (L)[1]	Libellé tronqué du crédit ou du poste législatif	2009-2010 Budget principal des dépenses (en millions de dollars)	2010-2011 Budget principal des dépenses (en millions de dollars)
Crédit 1	Dépenses de fonctionnement	331	613
Crédit 5	Dépenses en capital	81	221
Crédit 10	Subventions et contributions	861	840
(L)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	66	70
(L)	Subventions accordées à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland en vertu de la *Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland*	58	58
(L)	Paiements au titre des ententes relatives à la Voie maritime du Saint-Laurent en vertu de la *Loi maritime du Canada*	48	63
(L)	Versements à la Compagnie des chemins de fer nationaux à l'égard de l'abolition des péages sur le pont Victoria à Montréal et pour la réfection de la voie de circulation du pont	3	3
Total[2] du Ministère		**1 448**	**1 867**

[1] Les paiements statutaires de moins de un million de dollars n'ont pas été inclus dans ce tableau.
[2] En raison de l'arrondissement, le total des colonnes peut ne pas être exact

PARTIE II – ANALYSE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME PAR RÉSULTAT STRATÉGIQUE

La présente section décrit les résultats stratégiques et les activités de programme de Transports Canada, les résultats escomptés, les indicateurs de rendement et les cibles pour chacun d'eux de même que la façon dont le Ministère prévoit atteindre les résultats escomptés. Elle présente les ressources financières et non financières qui seront dédiées à chaque activité de programme et elle indique les initiatives du Ministère qui font partie du Plan d'action économique (PAE) du Canada. Ces initiatives sont décrites dans chacun de leurs secteurs d'activités de programme respectifs.

2.1 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT EFFICIENT

Transports Canada vise à atteindre un réseau de transport efficient en :

- mettant en place des portes et des corridors stratégiques qui lient le commerce au transport;
- créant des cadres stratégiques qui appuient le marché des transports;
- soutenant des infrastructures de transport existantes et nouvelles dans l'ensemble des provinces et des territoires;
- encourageant l'innovation dans le secteur des transports.

Un réseau de transport efficient nécessite une infrastructure solide et moderne. Les investissements faits dans le cadre du PAE annoncé dans le budget de 2009 vont permettre d'améliorer l'infrastructure de transport du Canada et de renforcer notre compétitivité économique à long terme. Des investissements ciblés et stratégiques dans l'infrastructure garantissent que les fonds sont dépensés là où les besoins des collectivités sont les plus pressants et que le Canada sera dans une position plus favorable sur les marchés mondiaux. Les initiatives en matière d'infrastructure de transport permettent de créer des emplois, de soutenir le commerce, d'attirer des investissements et de promouvoir des méthodes de financement novatrices au moyen de partenariats entre le secteur public et le secteur privé.

En tirant profit des avantages que représentent la position géographique du Canada et son réseau de transport, nos programmes permettent de mettre en place plusieurs portes commerciales qui relient le Canada à ses partenaires commerciaux, et des corridors reliant les portes entre elles et les principaux marchés nord-américains. Les portes et les corridors stratégiques accentuent aussi la collaboration entre les secteurs public et privé en tentant de surmonter les obstacles stratégiques, réglementaires et opérationnels au transport efficient, sûr et durable, et ils solidifient et accroissent les partenariats internationaux au moyen d'activités de promotion et de rayonnement.

Accroître la sûreté du réseau et assurer la durabilité du point de vue de l'environnement sont des éléments essentiels pour maximiser les débouchés commerciaux du Canada

et l'accès au marchés mondiaux. À terme, un réseau de transport perçu comme étant efficient, sûr et « vert » va rehausser la réputation du Canada et garantir notre compétitivité en matière de commerce international.

L'innovation est de plus en plus essentielle pour pouvoir relever les nombreux défis auxquels le réseau de transport est confronté. La congestion, les impacts environnementaux, l'infrastructure vieillissante, les changements démographiques et les changements climatiques sont tous des enjeux qui exigent des solutions novatrices. Il sera crucial à l'avenir de se servir de nouvelles technologies afin d'améliorer l'efficience, la durabilité et la sécurité des transports.

Ce résultat stratégique contribue aux résultats suivants du gouvernement du Canada :

- une forte croissance économique;
- un marché équitable et sécurisé;
- une économie fondée sur l'innovation et le savoir.

Cette section présente les plans liés aux activités de programme suivantes :

- 2.1.1 Cadres qui appuient le marché des transports;
- 2.1.2 Portes d'entrée et corridors;
- 2.1.3 Infrastructures de transport;
- 2.1.4 Innovation dans le secteur des transports.

2.1.1 Activité de programme : Cadres qui appuient le marché des transports

Description: L'activité de programme Cadres qui appuient le marché des transports encourage l'efficacité des transports en favorisant un secteur des transports concurrentiel et viable. Les activités comportent l'établissement de régimes qui régissent le comportement économique des transporteurs pour tous les modes de transport, la définition des règles de gouvernance pour tous les fournisseurs d'infrastructures de transport qui relèvent de l'autorité du Parlement, la surveillance du réseau de transport et la représentation des intérêts du Canada auprès des tribunes internationales sur les transports et d'autres organismes internationaux.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
66	9	62	9	62	9
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un secteur des transports concurrentiel et viable d'un point de vue financier au moyen de cadres efficaces qui appuient le marché des transports		Le nombre de plaintes fondées déposées auprès de l'Office des transports du Canada relativement à la capacité à soutenir la concurrence		D'ici 2011, une réduction de 5 p. 100 du nombre de plaintes fondées déposées auprès de l'Office des transports du Canada relativement à la capacité à soutenir la concurrence	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre de :

- continuer à moderniser les cadres qui appuient le marché afin de permettre aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures de s'adapter, d'innover et de demeurer concurrentiels en :
- poursuivant la mise en œuvre de la politique internationale Ciel bleu qui encourage la compétitivité durable à long terme et le développement de services aériens internationaux nouveaux et élargis;
- explorerant des options visant à éliminer les obstacles à la croissance du transport maritime à courte distance et à mener des consultations auprès du gouvernement et des intervenants de l'industrie en vue d'optimiser le réseau de transport maritime canadien;
- entreprenant un examen complet du système de transport ferroviaire de marchandises au Canada afin d'améliorer l'efficience, l'efficacité et la fiabilité du système logistique ferroviaire;
- surveillant la compétitivité et la viabilité du secteur des transports au moment où le Canada sortira de la récession mondiale afin d'assurer une reprise économique durable (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que les cadres qui appuient le marché moderne des transports :

- offrent des services de transport efficients, concurrentiels et viables à meilleur prix aux Canadiens;
- contribuent à l'accessibilité et à la fiabilité des services de transport;
- appuient le commerce et les voyages nationaux et internationaux, tout en équilibrant les relations entre les transporteurs, les expéditeurs et les consommateurs.

2.1.2 Activité de programme : Portes d'entrée et corridors

Description: Inspirée par le Cadre de politique national sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux stratégiques, l'activité de programme Portes d'entrée et corridors vise à appuyer le commerce international du Canada et les chaînes d'approvisionnement internationales en créant des réseaux de transport liés au commerce plus efficaces, fiables et homogènes au Canada. L'activité de programme a comme fonction de définir des stratégies et des cadres pour améliorer et intégrer des réseaux de transport dans les principales régions, de favoriser les partenariats entre tous les ordres de gouvernement et le secteur privé, d'appuyer et de surveiller les projets qui contribuent à améliorer la capacité et l'efficience de l'infrastructure des portes d'entrée et des corridors, d'élaborer et de mettre en place des mesures qui éliminent les obstacles au développement efficace des portes d'entrée et des corridors et d'encourager l'utilisation des portes d'entrée et des corridors.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
51	812	38	867	38	479
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un niveau accru d'échanges commerciaux grâce aux portes d'entrée et corridors commerciaux stratégiques du Canada		Le volume et la valeur des échanges commerciaux		À confirmer, une fois que l'on aura obtenu la projection des données de référence concernant les échanges commerciaux de la part du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international ou du Service des délégués commerciaux	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- de poursuivre la mise en œuvre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, notamment des projets d'infrastructure multimodale déjà engagés dans l'Ouest du Canada (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada);
- d'achever, d'annoncer et de mettre en œuvre la Stratégie de la Porte continentale et du Corridor de commerce Ontario-Québec et la Stratégie de la Porte d'entrée de l'Atlantique afin d'améliorer les liens et l'efficience du commerce entre les centres industriels de l'Amérique du Nord et les marchés d'Europe et d'Asie (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada);
- de chercher, au moyen de la stratégie en matière de porte à valeur ajoutée, des possibilités de valeur ajoutée pour ce qui est des marchandises et des services dans

le contexte des portes et corridors de transport et d'harmoniser les politiques afin d'accroître la création de richesse, d'augmenter la création d'emplois et de contribuer à une croissance économique soutenue à long terme (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada);

- de fournir un financement continu pour les initiatives en matière de portes stratégiques au moyen du Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers qui rendent le réseau de transport plus efficient, sécuritaire et sûr en ce qui a trait au commerce international;
- de faire progresser le projet de passage frontalier Windsor-Detroit. Plus particulièrement, passer à l'étape de mise en œuvre en complétant l'acquisition des propriétés, en commençant la conception préliminaire du nouveau pont et de l'esplanade, et poursuivre les discussions avec nos partenaires américains sur la gouvernance et les approvisionnements pour le nouveau passage (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que les stratégies visant les portes et les corridors :

- appuient la conservation et la création d'emplois et la prospérité;
- renforcent la capacité concurrentielle d'un point de vue commercial et attirent de l'investissement;
- favorisent la création de réseaux de transport commerciaux efficaces, fiables et homogènes.

Plan d'action économique du Canada

Transports Canada recevra un montant de 14,5 millions de dollars sur deux ans des *fonds supplémentaires* du budget de 2009 afin d'améliorer l'efficience, la sécurité et la sûreté du réseau de transport. Ces fonds seront versés pour le pont Blue Water et le pont Peace (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

2.1.3 Activité de programme : Infrastructures de transport

Description: L'activité de programme Infrastructures de transport est responsable des infrastructures de transport au Canada, et vise à améliorer l'efficacité et la prestation des services. Ses fonctions comprennent les suivantes : assurer la gestion de certains biens liés au transport commercial exploités par des tierces parties pour le compte du gouvernement fédéral (administrations aéroportuaires, administrations portuaires, ponts fédéraux, VIA Rail, Voie maritime, Marine Atlantique); fournir le financement pour des infrastructures stratégiques de transport au Canada qui appuie les objectifs fédéraux; soutenir les services essentiels à certaines collectivités éloignées; gérer les engagements existants; et procéder à la cession des biens et donner en sous-traitance l'exploitation, au besoin.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	(en millions de dollars)	ETP	(en millions de dollars)	ETP	(en millions de dollars)
304	310	293	259	264	232
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport moderne		L'âge moyen de l'infrastructure de transport		Réduction de l'âge moyen des routes et autoroutes de 0,5 an sur une période de 5 ans	
		La valeur des actifs routiers		Augmentation de la valeur du capital-actions brut de 2 p. 100 sur une période de 5 ans d'ici 2014	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- d'accroître la durabilité de l'infrastructure de transport nationale comme suit :
  - faire des progrès relativement à la stratégie de revitalisation de Marine Atlantique S.C.C.;
  - passer en revue la gouvernance et la stabilité financière des partenaires;
  - examiner des options pour la future structure de gouvernance de Ridley Terminals Inc.;
  - élaborer un cadre de gestion des biens immobiliers pour l'ensemble des actifs dont Transports Canada est le propriétaire;
  - gérer de manière efficace l'investissement du gouvernement fédéral dans l'infrastructure comme suit :
    - poursuivre l'exécution fructueuse et continue des projets en établissant des jalons et des résultats attendus;
    - assurer des résultats clairs découlant des projets d'infrastructure;
    - verser un financement stable pour les ponts fédéraux afin d'assurer leur viabilité à long terme;
    - déterminer les améliorations à apporter au réseau de transport du Nord.

Avantages pour la population canadienne

Les Canadiens peuvent compter sur une infrastructure de transport viable, moderne, efficiente et accessible dans tous les modes, notamment les aéroports et les ports, les routes, les ponts, le transport en commun, les lignes de chemin de fer et les traversiers. Ces modes :

- offrent un large éventail d'options de services voyageurs ou d'utilisations et de voyages;
- contribuent à une économie plus forte et à la croissance dans l'ensemble du Canada.

Plan d'action économique du Canada

Transports Canada continue d'approuver et de mettre en œuvre des projets de transport à un rythme accéléré dans le cadre du PAE (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada);

Le Ministère recevra un montant de 7,9 millions de dollars sur deux ans des *fonds supplémentaires* du budget de 2009 afin d'améliorer les services ferroviaires voyageurs en régions éloignées exploités par :

- la compagnie Keewatin Railway, qui exerce ses activités entre The Pas et Pukatawagan, Manitoba;
- la compagnie Transport Ferroviaire Tshiuetin, qui exerce les siennes entre Sept-Îles et Schefferville, Québec.

Les projets comprennent :

- acheter du matériel roulant, une locomotive, de l'équipement d'entretien des voies, de matériel de voie;
- construire une gare et des installations d'entretien de locomotives;
- apporter des améliorations sur le plan de l'accessibilité (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

2.1.4 Activité de programme : Innovation dans le secteur des transports

Description: L'activité de programme Innovation dans le secteur des transports a pour objectif d'améliorer l'efficience et la compétitivité du réseau de transport du Canada. Au moyen de partenariats avec les intervenants, le programme vise à renforcer la capacité du secteur des transports à trouver des solutions novatrices et à les mettre en oeuvre pour relever les défis actuels et nouveaux liés au transport. Les fonctions du programme sont d'établir et de mettre en oeuvre des politiques et une orientation stratégique pour la recherche, le développement et le déploiement de la technologie ainsi que d'élaborer et de gérer des programmes de recherche et développement du Ministère. Ces fonctions comprennent ce qui suit : promouvoir l'acquisition des connaissances scientifiques et l'application des technologies liées au transport; établir des partenariats et collaborer avec d'autres ministères, les provinces et les territoires, le milieu universitaire et d'autres intervenants nationaux et internationaux; appuyer les projets de perfectionnement

des compétences et de renforcement des capacités en vue de créer une main-d'oeuvre hautement qualifiée dans le domaine des transports.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
47	14	46	7	46	7
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport novateur		Le nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de systèmes de transport intelligents		Le nombre sera déterminé selon le plan annuel	
		Le nombre de projets de partenariat avec des intervenants de l'extérieur stimulant l'innovation en ce qui a trait aux projets de recherche et développement		Le nombre sera déterminé selon le plan annuel	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- de favoriser un programme d'innovation et de changements pour le secteur des transports afin d'élaborer et de mettre en œuvre des solutions novatrices aux défis que doit relever le réseau de transport canadien;
- de promouvoir des pratiques exemplaires au chapitre de l'innovation, des applications technologiques améliorées et une meilleure capacité de recherche en transport afin d'appuyer des mesures qui accroissent :
  - l'efficience, la durabilité et la compétitivité du réseau de transport;
  - la production et l'échange de connaissances au sein de l'industrie, des établissements universitaires et des gouvernements;
- d'harmoniser la capacité de recherche et développement à Transports Canada avec un programme d'innovation et de changement pour le secteur des transports, notamment la recherche et développement d'intérêt public dans des secteurs où le Canada dispose de possibilités et de créneaux stratégiques;
- s'employer à élaborer et à soutenir les projets liés aux systèmes de transport intelligents en collaboration avec des partenaires. Ces projets vont promouvoir l'innovation dans

les transports afin de relever les défis auxquels le secteur est confronté et accroître la capacité d'utiliser et de partager la technologie avec les principaux partenaires commerciaux.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que l'innovation et la technologie dans le secteur des transports permettent de rendre le réseau de transport plus :

- efficient et durable sur le plan de l'environnement;
- productif et concurrentiel.

2.2 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le secteur des transports produit environ 27 p. 100 des émissions totales de gaz à effet de serre du Canada. Transports Canada a un rôle clé à jouer pour faire progresser les aspects liés au secteur des transports du programme de l'air pur du gouvernement fédéral. Le Ministère protège le milieu marin et d'eau douce en aidant à réduire la pollution et les émissions provenant des transports. Il s'agit là d'un rôle clé, car les ressources hydriques du Canada représentent 7 p. 100 des terres humides du monde entier. Le Ministère est aussi chargé de l'important rôle de gérance visant à s'assurer que ses propres terrains, ses installations et ses activités sont conformes aux lois environnementales et qu'un système de gestion environnementale est en place.

De plus, Transports Canada contribuera aux initiatives du gouvernement du Canada visant à améliorer le système réglementaire fédéral pour les grands projets afin d'appuyer un environnement plus propre et plus sain pour les Canadiens. Cela comprendra l'amélioration de ses propres processus en ce qui a trait à la réglementation, à la consultation et à l'examen des projets liés aux transports.

Ce résultat stratégique contribue au résultat suivant du gouvernement du Canada :

- un environnement propre et sain.

Cette section présente les plans liés aux activités de programme suivantes :

- 2.2.1 Air pur – Transport
- 2.2.2 Eau propre – Transport
- 2.2.3 Gérance de l'environnement – Transport

2.2.1 Activité de programme : Air pur – Transport

Description: L'activité de programme Air pur – Transport de Transports Canada fait progresser le Programme de la qualité de l'air du gouvernement fédéral dans le secteur des transports et complète d'autres programmes fédéraux visant à réduire les émissions atmosphériques pour protéger la santé des Canadiens et l'environnement pour les générations à venir. Les objectifs sont les suivants : réglementer les émissions

atmosphériques provenant du secteur des transports, surveiller les obligations et les engagements pris dans le cadre du Programme Air pur de Transports Canada, faire la démonstration des technologies propres du domaine des transports et en encourager l'utilisation, favoriser des pratiques exemplaires et des comportements responsables en matière d'environnement, et accroître les connaissances des intervenants et leur capacité à réduire les émissions atmosphériques.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
86	23	24	5	24	3
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport dont les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques sont réduites		L'intensité des émissions attribuables au transport de marchandises et de passagers, mesurée en termes de tonnes d'équivalent CO_2 : par passager-km		Une amélioration de l'intensité des émissions qui correspond aux objectifs établis en vertu de l'approche horizontale du gouvernement en matière d'air pur	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- de poursuivre la mise en œuvre du Programme de l'air pur annoncé par le gouvernement du Canada en 2007 comme suit :
  - élaborer un règlement concernant les émissions pour les principaux contaminants atmosphériques (PCA) pour le secteur ferroviaire devant entrer en vigueur en 2011, qui est harmonisé avec les normes en matière d'émissions de la Environmental Protection Agency des États-Unis;
  - élaborer une réglementation améliorée concernant les émissions des bâtiments naviguant dans les eaux canadiennes;
  - établir un partenariat avec les États-Unis pour mettre en place une zone de contrôle des émissions dans les régions côtières de l'Amérique du Nord d'ici 2012;
  - achever la mise en œuvre des programmes dans le cadre de la Stratégie écoTRANSPORTS.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce que la réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre causées par le transport :

- procurera un air plus pur, ce qui contribuera à protéger leur état de santé général;
- contribuera à la réalisation des objectifs environnementaux canadiens et internationaux.

2.2.2 Activité de programme : Eau propre – Transport

Description: Relevant de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et des conventions internationales, l'activité de programme Eau propre – Transport contribue à protéger le milieu marin et la santé des Canadiens en réduisant la pollution de l'eau provenant des activités du secteur des transports. Les fonctions suivantes sont exercées : réglementer et surveiller les répercussions des déversements provenant des navires dans le milieu marin, réglementer les eaux de ballast et contribuer à établir des règles nationales et internationales qui régissent les restrictions touchant la responsabilité en cas d'incidents de pollution marine.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
15	6	15	6	13	2
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Protection des eaux canadiennes contre les déversements de polluants causés par les transports		Le nombre d'incidents liés à la pollution causée par des navires et le nombre de déversements d'origine inconnue détectés par année		Réduction annuelle de 2 p. 100 de la pollution causée par les déversements des navires par rapport à l'année précédente, selon les données de référence de 2003-2004	
Prévention de l'introduction d'espèces aquatiques non indigènes dans les eaux canadiennes au moyen de l'eau de ballast des navires		Le pourcentage de navires qui observent les règles en matière de déclaration relatives à l'eau de ballast		Une observation de 95 p. 100 d'ici 2015, sous réserve d'une révision une fois que les données de référence auront été établies	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- d'améliorer les mesures de protection de l'environnement contre la pollution causée par les navires et de prévenir la dissémination d'espèces envahissantes dans les eaux canadiennes en mettant à jour la réglementation à l'appui de la ratification des conventions clés de l'Organisation maritime internationale, notamment la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires,

les annexes techniques sur les eaux usées, les déchets et les émissions atmosphériques à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et la Convention internationale sur le traitement des effets nuisibles liés aux systèmes antisalissures sur les navires;

- de mettre en œuvre les modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et les deux conventions internationales adoptées par l'Organisation maritime internationale (le Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute) qui entrent en vigueur le 2 janvier 2010;
- de protéger l'environnement maritime contre les substances nocives et potentiellement dangereuses au moyen de l'élaboration d'un régime national de préparation et d'intervention en cas d'incidents. Travailler aussi en vue d'établir un régime de responsabilisation et d'indemnisation en adoptant et en ratifiant ultérieurement le Protocole de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses.

Avantages pour la population canadienne

Ce programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il contribue à réduire la pollution de l'eau et l'introduction d'espèces envahissantes causées par le transport et qu'il rend les eaux plus pures, ce qui est bénéfique à la population et aux écosystèmes.

Il va aussi diminuer le risque de sinistres maritimes et leurs répercussions, permettant ainsi des économies au chapitre des coûts d'assainissement de l'environnement et de réparation de navires, et augmenter la sécurité.

2.2.3 Activité de programme : Gérance de l'environnement – Transport

Description: L'activité de programme Gérance de l'environnement – Transport permet à Transports Canada de remplir ses responsabilités à l'égard de ses propres activités en vue d'établir un environnement plus propre et plus sain pour les Canadiens. Ces responsabilités comprennent l'élaboration d'une stratégie ministérielle de développement durable, la gestion des sites contaminés, la satisfaction des responsabilités en matière d'environnement dans les ports et les aéroports que possède ou gère Transports Canada et l'écologisation des activités de Transports Canada (interne). L'activité de programme permet d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des programmes pour les activités de Transports Canada qui approfondissent les objectifs environnementaux et encouragent le transport durable, d'offrir un soutien fonctionnel aux évaluations environnementales, y compris pour les projets majeurs relatifs aux ressources, et de favoriser la conformité des activités de gestion de Transports Canada avec les lois environnementales, ainsi qu'avec les politiques et les pratiques exemplaires du gouvernement fédéral.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
64	70	52	7	49	6
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Transports Canada est au courant des répercussions de ses activités sur l'environnement et intervient en conséquence		Le pourcentage de conformité avec les lois, règlements et lignes directrices applicables		Une conformité de 100 p. 100 avec les lois, règlements et lignes directrices applicables	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- d'assurer la gérance de l'environnement pour les terrains et les activités de Transports Canada, notamment en ce qui a trait aux aéroports et aux ports, afin de respecter les lois environnementales, comme la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*, la *Loi sur les pêches* et la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*, pour un environnement plus propre et sain en ce qui a trait à ses propres activités;
- de contribuer aux initiatives du gouvernement du Canada visant à améliorer le système réglementaire fédéral pour les projets majeurs. Cela comprendra des mesures en vue d'améliorer les processus de réglementation, de consultation et d'examen de Transports Canada pour ce qui est des projets qui ont une incidence sur les transports (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

Avantages pour la population canadienne

Ce programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il favorise un environnement plus propre et plus sain. En vertu de celui-ci, le Ministère doit :

- assurer un rôle de gestion et de supervision environnementales sur ses terrains et dans ses installations, y compris les aéroports et les ports;
- être au courant des répercussions de ses activités sur l'environnement et intervenir en conséquence.

Plan d'action économique du Canada

Transports Canada recevra un montant de 48,5 millions de dollars sur deux ans des *fonds supplémentaires* du budget de 2009 afin d'accélérer les activités liées à l'actuel Plan d'action relatif aux sites contaminés fédéraux (PASCF). À titre d'engagement en vertu du PAE, Transports Canada accélérera ses projets d'évaluation et d'assainissement des sites. (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

2.3 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÉCURITAIRE

Les activités de programme liées à ce résultat stratégique englobent les politiques, l'établissement de règles, la surveillance et l'application de la loi ainsi que la sensibilisation pour appuyer un réseau de transport sécuritaire. Dans tous les secteurs et modes de transport, Transports Canada appuie un réseau de transport sécuritaire en :

- élaborant des lois, des normes et des règlements nationaux;
- exerçant des activités de surveillance, d'essais, d'inspection, d'application de la loi, d'éducation et de sensibilisation afin de promouvoir la sécurité.

Le but d'un réseau de transport sécuritaire est de permettre le mouvement sécuritaire des personnes et des marchandises dans tout le Canada sans événement risquant de causer la mort, des blessures, des problèmes de santé ou des dommages matériels. De plus, un tel réseau:

- permet la circulation efficiente des personnes et des biens;
- protège l'environnement contre la pollution qui peut découler de ces événements;
- constitue un élément essentiel au maintien d'une population en santé, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

Bien que le Canada jouisse toujours de l'un des réseaux de transport les plus sécuritaires au monde, la croissance de la population et la mondialisation représentent des défis. Plus le système croit en taille et en complexité, plus il est difficile de réduire les taux d'accidents actuels. Afin de promouvoir la sécurité, Transports Canada est déterminé à mettre en œuvre des stratégies globales qui renforcent les méthodes d'inspection et d'application traditionnelles avec les méthodes modernes axées sur le risque que l'on appelle systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Au cours des prochaines années, l'accent sera mis sur la mise en œuvre graduelle des SGS dans tous les modes de transport, mais les approches traditionnelles seront conservées dans les situations où elles conviennent davantage.

La sécurité des transports est améliorée grâce à des régimes de réglementation harmonisés et rationalisés, guidés par l'expertise de nombreux pays. Le partage des pratiques exemplaires et le fait de collaborer sur la recherche à l'étape de l'élaboration de la réglementation entraîne des régimes de conformité plus efficaces et efficients - un avantage important pour la sécurité des transports.

La section suivante décrit les activités de programme qui contribuent à un *réseau de transport sécuritaire* et elle présente les résultats attendus, les indicateurs de rendement et les objectifs pour chacun d'eux. Cette section explique aussi comment Transports Canada prévoit atteindre les résultats prévus et expose les ressources financières et non financières qui seront affectées à chacune des activités de programme.

Ce résultat stratégique contribue au résultat suivant du gouvernement du Canada :

- un Canada sécuritaire et sécurisé.

Cette section présente les plans liés aux activités de programme suivantes :

- 2.3.1 – Sécurité aérienne;
- 2.3.2 – Sécurité maritime;
- 2.3.3 – Sécurité ferroviaire;
- 2.3.4 – Sécurité routière;
- 2.3.5 – Transport des marchandises dangereuses.

2.3.1 Activité de programme : Sécurité aérienne

Description: Dans le cadre de l'activité de programme Sécurité aérienne, on élabore, applique et surveille les politiques, les règlements et les normes nécessaires à la sécurité des opérations de l'aviation civile à l'intérieur des frontières canadiennes en harmonie avec la communauté aérienne internationale.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
1 864	240	1 864	242	1 864	246
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau d'aviation civile sécuritaire		La moyenne établie sur cinq ans : nombre d'accidents par 100 000 heures de vol et selon le type d'activité		Maintenir, d'ici 2010, la moyenne de 2002 à 2007 : *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) 705 (avions de ligne) 0,28; RAC 704 (avions de transport régional) 1,15; RAC 703 (taxis aériens) 5,47; RAC 702 (opérations de travail aérien) 3,88; RAC 604 (privé) 1,31	
		Le nombre d'accidents relatifs aux vols d'entraînement et aux vols récréatifs		Assurer, d'ici 2010, le maintien du nombre d'accidents : RAC 406 (formation au pilotage) 29,6; Aviation récréative 277,8 (données de référence de 2007)	
Confiance du public en matière de sécurité aérienne		Le pourcentage de Canadiens qui déclarent que le transport aérien est sécuritaire ou très sécuritaire		Obtenir, d'ici 2011, une réponse favorable de la part de 90 p. 100 des Canadiens interrogés à l'effet que le transport aérien est sécuritaire ou très sécuritaire	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme :

- continuera à améliorer la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité aérienne au moyen de l'évaluation du programme, de sensibilisation, de formation et de rapports; renouvellera l'engagement des employés et des intervenants, en mettant l'accent sur la participation du personnel (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada);
- rationalisera les processus et les règlements afin d'améliorer la prestation du programme;
- fera la promotion du programme canadien de sécurité aérienne à l'échelle internationale;
- harmonisera les stratégies et les politiques avec les autorités internationales dans le but d'améliorer la sécurité aérienne;
- fera la promotion d'une coopération horizontale dans l'ensemble des activités du programme de sécurité afin de permettre une harmonisation avec d'autres résultats stratégiques de Transports Canada et travaillera avec d'autres ministères sur des questions communes de durabilité environnementale.

Avantages pour la population canadienne

Le Canada possède l'un des systèmes d'aviation les plus sécuritaires au monde, et les statistiques sur les accidents poursuivent leur tendance à la baisse. De plus, le nombre d'accidents d'avion n'a jamais été aussi bas. Le Canada est reconnu à l'échelle internationale comme ayant l'un des meilleurs dossiers de sécurité aérienne au monde.

Le programme de sécurité aérienne de Transports Canada contribue grandement à ce bilan, car il réglemente l'industrie de l'aviation de façon à ce que :

- les produits aéronautiques soient conçus, fabriqués, utilisés et entretenus de manière à garantir leur fonctionnement sécuritaire;
- les exploitants aériens soient équipés adéquatement et en mesure de fournir des services sécuritaires;
- les équipages de conduite et les contrôleurs de la circulation aérienne soient aptes et compétents;
- les aérodromes certifiés puissent être utilisés en toute sécurité.

2.3.2 Activité de programme : Sécurité maritime

Description: L'activité de programme Sécurité maritime, qui repose sur la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la protection des eaux navigables*, la *Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs*, la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur le cabotage* et la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, permet d'élaborer, de mettre en oeuvre et d'administrer les règlements, les politiques et les normes nécessaires à la conduite d'activités maritimes sécuritaires et respectueuses de l'environnement harmonisés à ceux de l'Organisation maritime internationale. Ce programme vise à promouvoir la sécurité et à assurer la surveillance de la sécurité de l'industrie maritime, y compris des navires canadiens et étrangers ainsi que des embarcations de plaisance, à mettre en application les conventions internationales signées par le Canada et à protéger le milieu marin ainsi que le droit du public à naviguer dans les eaux canadiennes.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
660	74	660	70	640	67
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport maritime sécuritaire		Les taux d'accidents et de décès		Une réduction, d'ici 2015, de 5 p. 100 par rapport aux niveaux de 2008	
La confiance du public à l'égard du réseau de transport maritime		Le pourcentage de Canadiens qui déclarent avoir confiance en la sécurité du réseau de transport maritime		Obtenir (selon le plan stratégique), durant la période de 2010 à 2015, une réponse favorable de la part de 90 p. 100 des Canadiens interrogés à l'effet que les mesures de sécurité maritime sont sécuritaires ou très sécuritaires	
Pour obtenir d'autres renseignements sur les objectifs de la Sécurité maritime et la façon dont le programme parviendra à obtenir les résultats souhaités, veuillez consulter le lien suivant : La nouvelle vague : Plan stratégique de la Sécurité maritime 2009-2015					

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme permettra :

- de poursuivre de manière proactive la promotion d'une forte culture de sécurité et des pratiques en matière de protection de l'environnement dans l'industrie canadienne du transport maritime, qui comprend la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité. Cela favorisera la sécurité des gens de mer et la protection du milieu marin (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada);
- de mettre en œuvre un régime d'inspection axé sur le risque qui fournira un cadre afin de cibler les clients et les questions à risque élevé. Cela aura pour effet :
  - d'appuyer la prise de décision fondée sur la connaissance du risque;
  - de contribuer à optimiser les ressources;
  - de protéger l'intégrité et la fiabilité de la sécurité de l'industrie maritime (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).
- d'améliorer l'intégration ministérielle et les partenariats avec d'autres ministères afin de protéger la vie et l'environnement au moyen de politiques et d'un cadre de réglementation harmonisés et efficaces qui permettront :
  - d'appliquer les réformes réglementaires de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*;
  - de prévenir la pollution;
  - de protéger les eaux navigables;
  - d'examiner les questions au sujet de l'Arctique.
- d'améliorer le programme national de formation pour les inspecteurs maritimes de manière à promouvoir l'uniformité dans la prestation des programmes de sécurité maritime à l'intention des exploitants de bâtiments et des gens de mer;
- d'harmoniser l'organisation de Sécurité maritime de façon à optimiser l'uniformité à l'interne, la discipline ministérielle et l'alignement sur les résultats. Cela appuiera une orientation stratégique efficace et l'obtention de résultats.

Avantages pour la population canadienne

Ce programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il réglemente l'industrie maritime de manière à ce que :

- les lois maritimes nationales et internationales soient appliquées;
- les officiers et les équipages des bâtiments commerciaux soient aptes et compétents, et qu'ils exercent leurs activités dans un environnement sécuritaire;
- le pilotage des bâtiments se fasse par des pilotes formés et certifiés, soucieux de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement;
- les renseignements sur les bâtiments et la propriété soient accessibles grâce à l'immatriculation des bâtiments commerciaux.

Par exemple, alors que le nombre de décès est comparable à la dernière moyenne quinquennale, les avantages sur le plan de la sécurité comprennent de nouveaux records à la baisse du nombre d'accidents mettant en cause des bâtiments canadiens pour la cinquième année consécutive, d'après les données de 2008.

2.3.3 Activité de programme : Sécurité ferroviaire

Description: En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, l'activité de programme Sécurité ferroviaire permet l'élaboration, la mise en œuvre et la promotion des politiques, des règlements, des normes et de la recherche en matière de sécurité. Elle permet d'assurer la surveillance de l'industrie ferroviaire, d'encourager la sécurité publique aux passages à niveau et de déceler les risques d'intrusion. Des fonds sont également fournis pour accroître la sécurité aux passages à niveau.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
202	36	215	39	215	38

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un réseau de transport ferroviaire sécuritaire	Le nombre et les taux d'accidents et de décès	Réduction de 5 p. 100 des taux d'accidents selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2009-2010
	Les taux d'incidents	Réduction de 5 p. 100 des taux d'incidents selon la moyenne sur cinq ans, à compter de 2009-2010
	Le niveau de confiance du public	Obtenir, d'ici 2011, une réponse favorable de la part de 90 p. 100 des Canadiens interrogés à l'effet que les mesures de sécurité ferroviaire sont sécuritaires ou très sécuritaires

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- de poursuivre la collaboration avec les intervenants de l'industrie et des syndicats afin de mettre en œuvre les recommandations de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Cela va contribuer à la réduction du risque d'accident et améliorer la sécurité du réseau de transport ferroviaire national (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada);
- de poursuivre la collaboration avec les intervenants de manière à accroître la sécurité aux passages à niveau et à sensibiliser le public à la sécurité des passages à niveau et aux dangers liés aux intrusions. Cela va contribuer à la réduction du nombre de blessures et de décès causés par des accidents aux passages à niveau et des incidents liés aux intrusions;
- de poursuivre les modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et d'élaborer un règlement à l'appui des nouveaux pouvoirs prévus par la *Loi*. Cela va améliorer les pouvoirs de surveillance et d'application de la loi du Ministère afin d'assurer que les compagnies de chemin de fer respectent les règles et les règlements en matière de sécurité;
- de continuer de mettre en œuvre l'examen organisationnel sur la sécurité ferroviaire pour examiner nos forces et nos pratiques exemplaires, s'en inspirer et finir par repenser et réaligner notre effectif et nos méthodes de travail en vue d'une efficience et d'une efficacité maximales sur le plan de la prestation des programmes et des services.

Avantages pour la population canadienne

Les Canadiens tirent profit des partenariats du programme de la Sécurité ferroviaire qui contribuent à réduire le nombre de décès, de blessures et de dommages causés par les déraillements, les collisions aux passages à niveau, de même que par des incidents mettant en cause des trains et des piétons. Par exemple, de janvier à septembre 2009, plus de 46 000 jeunes et enfants ont été sensibilisés à la sécurité aux passages à niveau dans le cadre de l'Opération Gareautrain, commanditée par Transports Canada et ses intervenants.

Ce programme est également avantageux pour les Canadiens parce qu'il réglemente l'industrie ferroviaire de manière à ce que :

- les lois et les règles en matière de transport ferroviaire soient appliquées;
- les équipages de train soient formés de façon compétente et soient en mesure de faire face aux situations d'urgence;
- l'équipement et l'infrastructure ferroviaires soient conformes à tous les règlements applicables en matière de sécurité.

Plan d'action économique du Canada

Transports Canada recevra 68,4 millions de dollars* sur cinq ans des *fonds supplémentaires* du budget de 2009 en vue de mettre en œuvre de nouvelles initiatives en matière de sécurité et d'améliorer le Programme d'amélioration des passages à niveau. Ce financement permettra :

- une meilleure surveillance des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire;
- une augmentation de plus de 50 p. 100 du nombre de passages à niveau auxquels seront apportées des améliorations visant la sécurité (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

* À l'exclusion du financement qui n'est pas destiné au Ministère (p. ex. installations)

2.3.4 Activité de programme : Sécurité routière

Description: L'activité de programme Sécurité routière, qui repose sur la *Loi sur la sécurité automobile* et sur la *Loi sur les transports routiers*, permet l'élaboration de normes et de règlements, la surveillance et la sensibilisation du public en vue de réduire le nombre de décès et de blessures, ainsi que les coûts sociaux qui découlent de l'utilisation de l'automobile, et d'accroître la confiance du public à l'égard de la sécurité du réseau de transport routier canadien.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
119	40	114	22	114	24
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Des routes sécuritaires		Le nombre et les taux de décès et de blessures graves		Une réduction de 30 p. 100 fondée sur les données de la période de référence (de 1996 à 2001)	
La confiance du grand public vis-à-vis de la sécurité du réseau routier		Le pourcentage de Canadiens qui expriment un niveau de confiance élevé		Une réponse de 50 p. 100 à l'effet que les gens ont un niveau de confiance élevé	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme permettra :

- de modifier la *Loi sur la sécurité automobile* afin :
  - d'améliorer la sécurité automobile, l'efficacité et l'harmonisation de la réglementation;
  - de soutenir la compétitivité;
  - de se conformer à l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA). La modification de la *Loi sur la sécurité automobile* en vertu de l'ALENA aura pour effet d'accroître le choix des véhicules pour les Canadiens et fera en sorte que le Canada sera conforme aux exigences de l'ALENA;
- de promouvoir l'harmonisation des normes de sécurité automobile du Canada avec celles des États-Unis et de l'Europe, ce qui rendra les véhicules plus sécuritaires, réduira les coûts pour les constructeurs et augmentera la disponibilité des modèles de véhicules pour les Canadiens;
- de participer à l'élaboration d'une norme ISO, de l'Organisation internationale de normalisation, en matière de systèmes de gestion de la sécurité pour la sécurité routière. La norme ISO sur les SGS concernant les routes contribuera à réduire le nombre de décès et de blessures causés par les collisions de la route. En fournissant une norme internationale aux entreprises et aux organismes (y compris les organismes gouvernementaux), des systèmes de gestion des activités peuvent être mis en œuvre, de même que des mécanismes de responsabilisation qui auront pour effet d'accroître la sécurité routière (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada);
- de terminer la mise en œuvre d'un plan d'action relatif à la sécurité des sièges d'enfant, et de publier des rapports et des avis sur les essais menés sur ceux-ci ;
- d'élaborer, avec les provinces et les territoires, un plan qui succédera à la Vision sécurité routière 2010.

Avantages pour la population canadienne

Ce programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il :

- sensibilise davantage le public aux questions de sécurité routière;
- améliore la communication et la coopération entre les organismes œuvrant dans le domaine de la sécurité routière;
- recueille des données fiables en matière de sécurité pour aider à déterminer les meilleures façons de réduire le nombre d'accidents de la route;
- renforce les mesures d'application en ce qui concerne les normes liées aux véhicules automobiles, aux sièges pour enfants et aux pneus que doivent respecter les fabricants;
- met en place des mesures législatives et élabore des normes et des règlements visant à accroître la sécurité des occupants de véhicules automobiles, de même que des piétons et des cyclistes.

Par exemple, le programme portera sur la modification de la *Loi sur la sécurité automobile* et la poursuite de la promotion des objectifs de Vision sécurité routière 2010, à savoir réduire le nombre de blessures graves et de décès liés aux accidents de la route de 30 p. 100 d'ici 2010, ce qui permettra de sauver 900 vies et d'éviter 4 900 blessures graves chaque année.

Plan d'action économique du Canada

Transports Canada recevra un montant de 14,2 millions de dollars sur deux ans des fonds supplémentaires du budget de 2009 en vue de terminer la modernisation du Centre d'essais pour véhicules automobiles à Blainville (Québec) et d'améliorer la capacité scientifique et technologique du gouvernement dans des secteurs où celui-ci a des responsabilités en matière de réglementation. La piste d'essai et le système de propulsion servant à accélérer les véhicules pour les essais d'impact contre une barrière ou d'autres véhicules ont plus de 30 ans et doivent être remplacés. Leur capacité sera accrue pour nous permettre d'effectuer :

- des essais de choc sur des poids lourds, tels les autocars et les autobus scolaires;
- des essais de collision entre deux véhicules en mouvement et des essais de collision avec tonneau.

Les améliorations comporteront aussi une nouvelle aire de laboratoire pour loger un laboratoire d'essais pour la sécurité des usagers de la route vulnérables, pour effectuer des essais à l'appui de l'élaboration de la nouvelle réglementation harmonisée visant à réduire les blessures des piétons et des cyclistes (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

2.3.5 Activité de programme : Transport des marchandises dangereuses

Description: Une exigence de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, l'activité de programme Transport des marchandises dangereuses, fondée sur le risque, permet d'élaborer des normes et des règlements en matière de sécurité, d'assurer la surveillance et de fournir des conseils d'experts (p. ex. le Centre canadien d'urgence transport [CANUTEC]) sur les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses aux fins suivantes : promouvoir la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport au Canada, déterminer les menaces à la sécurité publique et appliquer la *Loi* et son règlement, orienter les interventions d'urgence et limiter les répercussions des incidents survenus lors de transport des marchandises dangereuses et élaborer des politiques et entreprendre des recherches en vue d'accroître la sécurité.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
133	14	131	14	131	14
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Sécurité du public durant le transport de marchandises dangereuses		Le nombre de rejets accidentels de marchandises dangereuses de leurs contenants dans des conditions normales de transport		En arriver, d'ici 2010, à ce qu'il n'y ait plus aucun rejet accidentel de marchandises dangereuses de leurs contenants dans des conditions normales de transport	
		Le nombre de décès ou de blessures attribuables aux marchandises dangereuses		En arriver, d'ici 2010, à ce qu'il n'y ait plus aucun décès et à ce que l'on réduise de 5 p. 100 les blessures attribuables aux marchandises dangereuses par rapport aux données de référence	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- de mettre à jour le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD) afin de l'harmoniser avec les exigences de sécurité et de sûreté de la loi modifiée;
- de faire progresser l'harmonisation de la réglementation au moyen d'accords bilatéraux avec des autorités internationales afin d'assurer que les intérêts du Canada sont communiqués et pris en compte à mesure que des normes techniques et des règlements internationaux en matière de transport de marchandises dangereuses sont élaborés. Le transport des marchandises dangereuses s'inscrit dans un contexte de mondialisation de l'économie, et l'harmonisation de la réglementation fait en sorte que le réseau de transport peut fonctionner de manière plus sûre et plus efficiente;
- de renforcer le programme de conformité et d'application en matière de sécurité et de sûreté en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses en travaillant étroitement avec d'autres organismes fédéraux et provinciaux. Ce programme régit l'industrie du transport des marchandises dangereuses au moyen de lois, de règlements et de normes ayant comme objectif d'éliminer les incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.

Avantages pour la population canadienne

Le programme est avantageux pour les Canadiens parce qu'il protège leur santé, leurs biens et leur milieu contre le rejet accidentel de marchandises dangereuses dans des conditions normales de transport en :

- assurant que les personnes qui interviennent dans tous les aspects du transport de marchandises dangereuses observent les lois, règlements et normes de sécurité pour éviter le rejet accidentel de matières nocives;
- veillant à la mise en œuvre du Plan d'intervention d'urgence de l'industrie approuvé par Transports Canada en cas d'accident;
- donnant des conseils d'expert à propos des marchandises dangereuses aux pompiers et aux autres premiers intervenants au moyen de CANUTEC son centre d'intervention d'urgence reconnu mondialement, ouvert 24 heures sur 24, 7 jours par semaine.

2.4 RÉSULTAT STRATÉGIQUE : UN RÉSEAU DE TRANSPORT SÛR

Un réseau de transport sûr est essentiel au maintien de la compétitivité et du niveau de vie du Canada. La confiance qu'inspire l'infrastructure de transport du Canada à l'échelle internationale est vitale parce qu'en tant que nation commerçante, le Canada doit transporter des produits sur de grandes distances pour les acheminer vers les marchés mondiaux. La confiance du public est également essentielle, car le nombre de personnes qui utilisent les divers modes de transport augmente chaque année.

Transports Canada fait la promotion d'un réseau de transport sûr en élaborant des politiques, des programmes et des règlements, et en appliquant ces règlements en réponse aux nouveaux risques de sûreté. Le rôle du Ministère est diversifié et complexe, comme le reflètent les nombreuses activités, notamment l'amélioration de la sûreté des systèmes de transport en commun, des chemins de fer, des ports et des aéroports dans tout le Canada. Grâce à ces activités, Transports Canada collabore avec ses partenaires nationaux et internationaux pour faire progresser un programme commun et efficace de sûreté des transports.

Les Canadiens méritent d'avoir un réseau de transport sûr qui a recours à des méthodes innovatrices pour gérer les risques, tout en protégeant leurs droits et leur vie privée. De plus, nos alliés ont besoin d'être convaincus que notre réseau de transport ne sera pas utilisé comme moyen pour les menacer. Transports Canada appuie le transport sûr et efficient des personnes et des marchandises, avec comme toile de fond les défis liés à la mondialisation, au terrorisme et à la sécurité nationale.

Ce résultat stratégique contribue au résultat suivant du gouvernement du Canada :

- un Canada sécuritaire et sécurisé.

La présente section contient les plans liés aux activités de programme suivantes :

- 2.4.1 Sûreté aérienne;
- 2.4.2 Sûreté maritime;
- 2.4.3 Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal.

2.4.1 Activité de programme : Sûreté aérienne

Description: Dans le cadre de l'activité de programme Sûreté aérienne, on élabore, applique et surveille les politiques, les programmes, les règlements et les normes nécessaires à un système d'aviation canadien qui soit sûr et en harmonie avec la collectivité aérienne internationale.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
253	29	253	27	253	26
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Un réseau de transport aérien sûr		Indice composite du niveau de sûreté du transport aérien (doit être élaboré d'ici 2009-2010)		D'ici 2015, le niveau de sûreté aérienne sera noté « élevé » ou « très élevé » au moyen de l'indice (ceci est susceptible de changer après que l'indice composite aura été élaboré en 2009-2010)	
Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté aérienne à l'échelle internationale		Nombre d'ajustements apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale		En 2010, deux ajustements ou moins seront apportés au cadre réglementaire de la sûreté aérienne du Canada pour le faire accepter à l'échelle internationale.	
Confiance du public dans la sûreté du réseau de transport aérien		Pourcentage des répondants d'un sondage national qui disent avoir confiance dans la sûreté du réseau de transport aérien du Canada		En 2010, 90 p. 100 du public aura une confiance élevée ou modérée dans la sûreté du réseau de transport aérien du Canada.	

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- d'améliorer la sûreté aérienne grâce au protocole d'entente entre Transports Canada et la Gendarmerie royale du Canada visant un partage amélioré des renseignements criminels et de l'information à l'appui des habilitations de sécurité en matière de transport. Cette entente nous permet de mieux évaluer les risques potentiels que représentent les personnes qui, en raison de la nature de leur travail, ont besoin d'avoir accès aux zones réglementées des aéroports. Les améliorations à la sûreté ne sont efficaces que si ceux qui les gèrent et les appliquent sont dignes de confiance (❖ initiative clé sous les priorités opérationnelles de Transports Canada).

Avantages pour la population canadienne

Le programme profite aux Canadiens parce qu'il adapte la sûreté du réseau de transport aérien en fonction des risques de sorte :

- qu'ils puissent continuer à avoir accès à un vaste choix de vols et de services de fret aérien, avec un minimum de coûts, de délais et de tracas;
- qu'eux-mêmes ou leurs biens soient raisonnablement protégés contre des attentats terroristes lorsqu'ils voyagent par avion;
- que la possibilité que le réseau de transport aérien soit utilisé comme moyen de menacer les alliés du Canada soit réduite au minimum;
- que le niveau de sûreté aérienne du Canada soit égal ou supérieur à celui de nos partenaires commerciaux étrangers;
- que le réseau de transport aérien soit en mesure de réagir et de se rétablir rapidement en cas d'incident de sûreté.

2.4.2 Activité de programme : Sûreté maritime

Description: L'activité de programme Sûreté maritime en collaboration avec ses partenaires, veille à l'application de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* pour protéger le Canada et ses citoyens tout en respectant les valeurs canadiennes. Elle protège l'intégrité et la sûreté ainsi que l'efficacité du réseau de transport maritime du Canada contre des interventions illicites, des attentats terroristes ou l'exploitation du réseau comme moyen d'attaquer nos alliés.

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
161	21	163	21	133	17

Résultats attendus de l'activité de programme	Indicateurs de rendement	Objectifs
Un réseau de transport maritime sûr	En cours d'élaboration : l'indicateur doit être fondé sur les incidents tels qu'ils sont définis par le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*	La référence doit être établie en 2011, réduction de 10 p. 100 du nombre, de la fréquence et de la gravité des incidents aux termes du *Règlement sur la sûreté du transport maritime* d'ici 2015.
Degré de crédibilité à l'égard de la sûreté maritime à l'échelle internationale	Nombre de pays qui imposent des mesures de sûreté spéciales aux marchandises et aux personnes qui arrivent du Canada	D'ici 2010, aucun pays n'imposera de mesures de sûreté spéciales pour les marchandises et les personnes qui arrivent du Canada.
Confiance du public en la sûreté du réseau de transport maritime	Pourcentage de la population sondée qui dit avoir confiance dans la sûreté maritime	D'ici 2015, 90 p. 100 de la population sondée indiquera qu'elle a confiance dans la sûreté maritime.

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme permettra :

- de faire progresser le dossier de l'élaboration d'une mise à jour de la stratégie de sûreté maritime à l'échelle du gouvernement;
- de mettre en place une capacité d'exploitation intérimaire pour les Centres des opérations de la sûreté maritime (COSM) sur les côtes et la mise en place du COSM des Grands Lacs;
- de proposer des solutions concernant les questions de partage de l'information entre les ministères;
- d'examiner et de mettre à jour le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, notamment l'harmonisation avec nos partenaires internationaux et les États-Unis;
- de renforcer le Programme de surveillance sur la sûreté maritime en renforçant davantage les politiques, les normes et les procédures.

Avantages pour la population canadienne

Le programme profite aux Canadiens parce que :

- les ports et les bâtiments disposent de mesures de sûreté qui contribuent à les protéger contre des attentats terroristes;
- la possibilité que le réseau de transport maritime soit utilisé comme moyen de menacer les alliés du Canada est réduite au minimum;
- les normes de sûreté maritime du Canada sont conformes aux normes internationales ou les dépassent et parce que ces normes sont harmonisées avec celles des États-Unis et de nos autres principaux partenaires commerciaux;
- le Canada demeure bien coté par le milieu international de la sûreté maritime, de sorte que les Canadiens peuvent continuer à profiter d'un accès facile à des biens et à des services à prix concurrentiels;
- le réseau de transport maritime est en mesure de réagir et de se rétablir rapidement en cas d'incident de sûreté.

2.4.3 Activité de programme : Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal

Description: Relevant de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, de la *Loi sur les ponts et tunnels internationaux* et du mandat en matière de sûreté des transports du gouvernement fédéral, l'activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal renforce la sûreté du transport terrestre et du transport intermodal (principalement le transport ferroviaire et le transport urbain) contre des attaques terroristes directes. En collaboration avec des partenaires pour protéger le Canada et les Canadiens d'une façon qui respecte les valeurs canadiennes et qui assure l'efficience du réseau de transport, l'activité de programme permet d'exercer un leadership à l'échelle nationale, et d'élaborer et de renforcer les cadres réglementaires et volontaires (règlements, codes de pratique, protocoles d'entente) et de verser des contributions.*

2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
44	7	39	6	39	6
Résultats attendus de l'activité de programme		**Indicateurs de rendement**		**Objectifs**	
Les exploitants du transport en commun connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires lorsque ces dernières sont en place.		Pourcentage des exploitants des catégories de niveaux 1 et 2 qui connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires		Connaissance des exigences volontaires et réglementaires chez 100 p. 100 des exploitants du transport en commun d'ici 2011	
				D'ici 2011, catégorie 1 : adoption chez 80 p. 100, et catégorie 2 : adoption chez 50 p.100	
Les exploitants du transport ferroviaire (passagers et marchandises) connaissent et adoptent les exigences volontaires et réglementaires (lorsque ces dernières sont en place).		Pourcentage des exploitants qui connaissent les cadres volontaires		Connaissance chez 100 p. 100 des exploitants du transport des passagers et des marchandises d'ici 2011	
		Pourcentage des compagnies de chemin de fer de classe 1 et de certains exploitants de train de banlieue (p. ex. AMT, GoTransit, West Coast Express) qui adoptent les cadres volontaires		Adoption volontaire par 100 p. 100 des exploitants du transport des passagers et des marchandises d'ici 2011	

* La description de l'activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport intermodal a été modifiée afin de refléter la fin du Programme de contribution Sûreté-Transit le 31 mars 2009. Cette modification sera intégrée dans le Budget principal des dépenses.

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme va permettre :

- d'élaborer une stratégie globale en matière de sûreté du transport terrestre et intermodal d'ici 2015;
- d'élaborer des cadres stratégiques et de réglementation en matière de sûreté pour les ponts et tunnels internationaux et pour la sûreté du transport des marchandises dangereuses (TMD) pour ce qui est du transport terrestre et intermodal;
- de renforcer la surveillance du régime volontaire de sûreté ferroviaire;
- de poursuivre l'établissement de la capacité de l'industrie relativement à la sûreté du transport ferroviaire et du transport en commun grâce à l'élaboration et à la mise en œuvre de codes de pratique, à la tenue d'exercices et la prestation de formation, à l'élaboration d'outils et de documents d'orientation ainsi qu'à la sensibilisation accrue des exploitants;
- de réaliser des évaluations de la sûreté relativement à la porte d'entrée et au corridor de l'Atlantique.

Avantages pour la population canadienne

Le programme profite aux Canadiens parce qu'il :

- sensibilise l'industrie aux questions de sûreté;
- améliore la communication et la coopération sur les questions de sûreté entre les exploitants des transports comme les compagnies de chemin de fer, les entreprises de camionnage, les compagnies d'autocar et les sociétés de transport en commun;
- s'effectue avec les partenaires internationaux pour renforcer les exigences relatives à la sûreté du transport terrestre et du transport multimodal;
- fait en sorte que le réseau ait la possibilité et la capacité de rétablir le transport efficient des personnes et des marchandises après un attentat terroriste.

2.5 ACTIVITÉ DE PROGRAMME : SERVICES INTERNES

Description: Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et aux autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants : services de gestion et de surveillance, services de communication, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services de gestion des biens, services de gestion du matériel, services de gestion des acquisitions, services de gestion des voyages et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources destinées à l'ensemble d'une organisation.

Services internes					
2010-11		2011-12		2012-13	
ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)	ETP	Dépenses prévues (en millions de dollars)
1 292	177	1 288	169	1 277	176

Faits saillants de la planification

Au cours de la période de planification, le programme permettra :

- de continuer de soutenir la priorité du renouvellement de la fonction publique au moyen d'une planification ciblée, du recrutement et du perfectionnement des employés de même que de processus et d'outils plus efficients, en mettant l'accent sur la gestion des talents et sur l'engagement des employés (❖ initiative clé sous les priorités de gestion de Transports Canada);
- d'améliorer la mesure du rendement et l'établissement des rapports au moyen de l'examen et de l'amélioration du Cadre de mesure du rendement du Ministère en fonction de l'architecture des activités de programme en vue de permettre une meilleure prise de décision dans l'ensemble du Ministère afin d'améliorer la prestation du programme et l'affectation des ressources et une responsabilisation accrue;
- de mettre en œuvre une nouvelle structure de comité exécutif qui est harmonisée avec l'architecture des activités de programme du Ministère (❖ initiative clé sous les priorités de gestion de Transports Canada);
- de s'assurer que le Ministère met en œuvre efficacement les renouvellements des politiques du Conseil du Trésor, plus précisément de la Politique de planification des investissements, de la Politique sur les paiements de transfert et de la Politique sur le contrôle interne.

PARTIE III – INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE

3.1 INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE – LISTE DES TABLEAUX

Les tableaux suivants ont été transmis électroniquement. Les tableaux se trouvent sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse suivante :
http://www.tbs-sct.gc.ca/est-pre/index-fra.asp

Renseignements sur les programmes de paiements de transfert (PPT)
Achats écologiques
Initiatives horizontales
Vérifications internes et évaluations
Sources des revenus disponibles et des revenus non disponibles
Rapport d'étape sur les projets de niveau transformationnel et les grands projets de l'État
Sommaire des dépenses en capital par activité de programme

3.2 AUTRES POINTS INTÉRESSANTS

Sécurité aérienne
http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/securiteaerienne/menu.htm

Sûreté aérienne
http://www.tc.gc.ca/fra/sureteaerienne/menu.htm

Plan d'action économique du Canada
http://www.actionplan.gc.ca/fra/index.asp

Portes et corridors du Canada
http://www.portesducanada.gc.ca/index2.html

CANUTEC
http://www.tc.gc.ca/fra/canutec/menu.htm

ecoTRANSPORT
http://www.ecoaction.gc.ca/ecotransport/index-fra.cfm

Finances and Administration
http://www.tc.gc.ca/fra/services-generaux/finance-menu.htm

Activité de programme Sécurité maritime
http://www.tc.gc.ca/securitemaritime/menu.htm

Activité de programme Sûreté maritime
http://www.tc.gc.ca/fra/suretemaritime/menu.htm

Cadre de politique national sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques
http://www.portesducanada.gc.ca/Cadredepolitiquenational/politiquenational.html

Plan stratégique de la Sécurité maritime - La nouvelle vague pour 2009-2015
http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp13111-ministre-2201.htm

Opération Gareautrain
http://www.operationlifesaver.ca/fr/

Activité de programme Sécurité ferroviaire
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/menu.htm

Activité de programme Sécurité routière
http://www.tc.gc.ca/fra/securiteroutiere/menu.htm

Lois et règlements
http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/lois.htm

Activité de programme Sûreté du transport terrestre et du transport internmodal
http://www.tc.gc.ca/fra/sureteferroviaire/stfptu-menu.htm

Transport et l'environnement
http://www.tc.gc.ca/fra/environnement-menu.htm

Site Web de Transports Canada
http://www.tc.gc.ca

Rapport annuel Les transports au Canada
http://www.tc.gc.ca/politique/rapport/aca/anre2008/index.html

Activité de programme Transport des marchandises dangereuses (TMD)
http://www.tc.gc.ca/fra/tmd/securite-menu.htm

Portefeuille des transports, de l'infrastructure et des collectivités
http://www.tc.gc.ca/fra/sujet-ausujetdetic.htm